

Utlåtande 2009:170 RII (Dnr 314-2032/2009, 314-2126/2009)

Spårväg City - genomförandebeslut etapp 1

Genomförandeavtal och samverkansavtal

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. Genomförandeavtal för Spårväg City Etapp 1, *bilaga 1*, godkänns.
2. Samverkansavtal för Spårväg City, *bilaga 2*, godkänns.
3. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

AB Storstockholms lokaltrafik (SL) bedriver projektet Spårväg City, en stads-spårväg mellan Värtan och Hornsberg.

En avsiktsförklaring träffades mellan staden och SL, och godkändes av exploateringsnämnden vid sammanträde 2008-06-12 och av trafik- och renhållningsnämnden vid sammanträde 2008-09-16.

Under hösten 2008 remitterade SL en förstudie för Spårväg City. Förstudien låg till grund för inriktningsbeslut i exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden respektive stadsbyggnadsnämnden i december 2008. Inriktningsbeslut fattades i kommunfullmäktige den 13 maj 2009.

Nu har ett delgenomförandeavtal avseende Etapp 1 (Norrmalmstorg till Sergels torg vid Malmskillnadsgatan) samt ett samverkansavtal som reglerar principerna för hela projektet Spårväg City tecknats mellan staden och SL. Trafik- och renhållningsnämnden fattade beslut om genomförandeavtal för etapp 1 den 24 september 2009 och samverkansavtal behandlades av trafik-

och renhållningsnämnden den 13 oktober 2009 och av exploateringsnämnden den 8 oktober 2009. Exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret deltar i projektets planering.



Sedan inriktningsbeslutet har arbetet med förstudie, tekniskt underlag och detaljering av förutsättningar för spårvägsprojektet fortskridit. Den 16 juni 2009 beslutade SL:s styrelse om ny etappindelning samt ny tidplan för spårvägsprojektet. I en första etapp önskar SL rusta upp befintlig Djurgårdslinje samt förlänga denna västerut på Hamngatan med en ny hållplats vid Kungsträdgården samt vidare längs Hamngatan med en hållplats vid Malmskillnadsgatan. Spårvägen ska trafikeras med reguljär trafik. I samarbetsavtalet anges att utbyggnaden ska ske etappvis, och att tidplanen kan revideras om förutsättningarna ändras.

Spårväg Citys första etapp utgörs av en förlängning av den befintliga Djurgårdslinjen längs Hamngatan, från Norrmalmstorg till Sergels torg vid Malmskillnadsgatan. Två hållplatser kommer att anläggas längs sträckan, en permanent vid Kungsträdgården och en provisorisk på Hamngatan under Malmskillnadsgatans viadukt. Den senare möjliggör ett smidigt byte till tunnelbanan vid T-centralen.

SL ansvarar för själva produktionen. Ansvar och kostnader regleras i ett genomförandavtal mellan SL och staden, se bilaga 1. De inledande arbetena för etapp 1 innebär att kantstenen anpassas, gångbanor byggs om och ledning-

ar flyttas eller sänks för att förbereda inför själva spårförläggningen. Vissa träd behöver flyttas eller ersättas. Den valda produktionsmetoden innebär att prefabricerade betongblock som rälsen ska ligga i placeras ut och fästs. Metoden är tidseffektiv, men kräver att tämligen stora områden är tillgängliga för arbete. Vid gynnsamma förhållanden kan under själva förläggningen upp till 100 meter betongblock placeras ut per arbetspass. Av genomförandavtalet (se bilaga 1) framgår planeringen av byggandet av Spårväg Citys etapp 1 mer i detalj.

Senast den 31 maj 2010 ska ianspråktaga entreprenad- och arbetsområden som krävs för att anlägga spåren vara avetablerade. Färdigställande och avetablering på angivet datum är särskilt angeläget då ett stort antal besökare väntas till Stockholm och staden måste iordningställas för detta.

SL och stadens gemensamma ambition är att trafikeringen av etapp 1 ska starta till vintertidtabell hösten 2010.

SL och staden har tecknat ett genomförandavtal som reglerar förutsättningar och ansvar för genomförandet av etapp 1. För att avtalet ska vara giltigt krävs ett antagande i kommunfullmäktige.

SL genomför och bekostar hela etappen 1 samt nödvändiga gatuombyggnader som är en direkt följd av etappen. Staden bekostar sin egen tid för deltagandet i projektet. Staden bekostar nödvändiga arbeten som inte är förknippade med själva spårvägsutbyggnaden. Längs de trängsta sektionerna kommer vissa träd att behöva flyttas eller ersättas. I genomförandavtalet regleras att SL ansvarar för kostnader för att flytta och omplantera träd, om så blir aktuellt, samt kostnader för eventuella skador på träd.

Principiella former för ansvar och ansvarsfördelning av drift och underhåll framgår av genomförandavtalet för etapp 1. Ett särskilt drift- och underhållsavtal som i detalj reglerar ansvarsfördelningen mellan SL och staden kommer att utarbetas och tillställas trafik- och renhållningsnämnden. SL eller part som SL överlåter spåranläggningen till ansvarar för drift och underhåll av själva spåranläggningen.

Tätskikten i Sergels Torgs betongdäck är i behov av renovering. I inriktningsbeslutet för Spårväg City påtalade staden att dessa tätskikt behöver åtgärdas innan spår läggs ovanpå. Etapp 1 berörs endast i begränsad omfattning av dessa tätskiktsrenoveringar. Den del av sträckan (ca 150 meter inklusive en hållplats) som är placerad ovanpå däckskonstruktionerna kommer att utföras provisoriskt. När tätskikten ska åtgärdas tas spåren bort på den aktuella sträckan. Återställandet efter tätskiktsrenoveringen samordnas med produktion av kommande etapper av Spårväg City.

Enligt genomförandeavtalet för etapp 1 är SL ansvarigt för eventuella skador som den provisoriska spåranläggningen kan ha på underliggande tätskikt, konstruktioner och verksamheter.

Samverkansavtalet för Spårväg City, bilaga 2, statuerar att parterna har ett gemensamt ansvar för att spårvägsprojektet leder till en bra helhetslösning för Stockholm.

Avtalet slår fast att:

- Spårvägen ska bli ett modernt och miljövänligt transportmedel med hög kapacitet.
- Spårvägen ska genom sin sträckning och höga kapacitet kunna ersätta en eller flera busslinjer i innerstaden.
- Spårvägen ska utformas på ett sådant sätt att behoven för alla olika trafikslag på stadens gator i möjligaste mån kan tillgodoses.
- Spårvägen ska där så är möjligt, utan allvarliga olägenheter för övriga trafikslag, ges prioritet och/eller eget utrymme i syfte att spårvägen ska bli ett så attraktivt kollektivt färdmedel som möjligt.
- Spårvägen ska förbinda stadsdelarna Värtan och Kungsholmen med cityområdet och Stockholms Centralstation.
- Spårvägen ska utformas på ett sådant sätt att de stadsrum som tas i anspråk hanteras på ett varsamt sätt och därmed blir attraktiva för medborgarna.
- Spårvägen ska utformas på ett sådant sätt att fullgod trafiksäkerhet uppnås.
- Spårvägens depå ska ges ett läge som är lämpligt ur trafikerings-, stadsbils- och kostnadssynpunkt.
- Spårvägsprojektet ska genomföras på ett sådant sätt att rimlig framkomlighet för övriga trafikslag på berörda gator kan bibehållas under byggtiden.

SL är medvetet om att tätskikten under Hamngatan, Sergels Torg och Klara-bergsgatan måste renoveras innan spårvägen kan dras fram på dessa gator.

Parterna söker för närvarande ett markområde för uppförande av permanent depå. I de fall detta markområde ägs av staden ska exploateringsnämnden verka för och i särskild ordning ta ställning till markanvisning av området enligt gängse regler.

I de fall en permanent depå inte går att färdigställa i tid till spårvägens trafikstart ska parterna skyndsamt utreda möjligheterna till en provisorisk depålösning.

Parternas gemensamma målsättning är att trafikstart på hela sträckan ska kunna ske 2014. Delsträckor kan dock komma att byggas ut och driftsättas innan dess.

Genomförandet av spårvägen förutsätter att en järnvägsplan tas fram, samt att en detaljplan tas fram för en permanent depå.

En rad frågor måste utredas och belysas under spårvägsprojektets gång. Huvudansvaret för att dessa utredningar genomförs ligger på SL. Staden ska i erforderlig utsträckning delta i utredningsarbetet och för vissa moment leda arbetet.

SL står för de utrednings- och projekteringskostnader som behövs för att parterna ska kunna träffa genomförandeavtal. Staden står för kostnaderna för egen personal på exploaterings- och trafikkontoren.

SL ska svara för och bekosta eventuella erforderliga evakueringar, rivningar och ledningsomläggningar. SL ska ansvara för och bekosta samtliga bygg- och anläggningsåtgärder, direkt betingade av spårvägsprojektet.

SL ska på egen bekostnad ansvara för projektering och erforderlig ombyggnad av berörda gator och annan mark. Projektering och genomförande ska ske i samråd med staden och i enlighet med stadens riktlinjer.

SL är införstått med att spårvägsprojektet enligt gällande tidplan innebär att renoveringen av tåtskikten under Hamngatan, Sergels Torg och Klarabergsgatan tidigareläggs. SL ska stå för samtliga merkostnader som tidigareläggningen av dessa arbeten medför för staden. Dessa kostnader kommer att definieras i kommande genomförandeavtal avseende Spårväg City.

En förutsättning för att spårvägsprojektet ska kunna genomföras är att parterna träffar ett eller flera genomförandeavtal.

Genomförandeavtalet för etapp 1 har godkänts av trafik- och renhållningsnämnden den 24 september 2009 och behandlades av exploateringsnämnden den 8 oktober 2009.

Samverkansavtalet för Spårväg City behandlades av trafik- och renhållningsnämnden den 13 oktober 2009 och av exploateringsnämnden den 8 oktober 2009.

Parterna är överens om att samverka kring den information till allmänheten som kommer att behövas i samband med planering och genomförande av spårvägsprojektet. För att leda detta arbete ska ett särskilt kommunikationsråd tillsättas och en gemensam kommunikationsplan upprättas.

Beredning

Ärendena har beretts av stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att genomförandeaftalet avseende Etapp 1 väl uppfyller stadens ambitioner om att påbörja tillskapandet av en modern spår-vägsinfrastruktur i Stockholms innerstad och konstaterar att kostnaderna för Etapp 1 bärs av SL.

Stadsledningskontoret anser vidare att genomförandeaftalet tydligt klargör projektlednings- och kostnadsansvaret för projektet Spårväg City och framhåller att framkomlighets-, tillgänglighets-, stadsmiljö- och trafiksäkerhetsfrågor behöver vara i fokus i det vidare arbetet.

Inför genomförandebeslut avseende projektet i sin helhet ska de utestående frågorna avseende ansvarsfördelning och kostnader i enlighet med samverkansavtalet vara klargjorda.

Mina synpunkter

Jag anser att det är positivt att Stockholm får se första delen av en ny modern stadsspårväg i drift under miljöhuvudstadsåret 2010. Stockholm har blivit Europas miljöhuvudstad för sitt långsiktiga miljöarbete och för våra visioner för framtiden och Spårväg City-projektet visar våra tydliga visioner avseende utbyggnaden av miljövänlig kollektivtrafik och även vår förmåga att leverera resultat.

En satsning på spårbunden kollektivtrafik i Stockholms innerstad bidrar till Vision 2030:s mål att skapa en storstad i världsklass. Rätt utformad är spårväg ett modernt och miljövänligt transportmedel helt i linje med utvecklingen av nya täta miljövänliga och varierande stadsmiljöer.

Stockholm har en hög nyttjandegrad av kollektivtrafik, vilket är en viktig anledning till våra i jämförelse låga koldioxidutsläppsnivåer per stockholmare. 78% av alla resor i tullsnittet under maxtimmen sker med kollektivtrafik. Det är den högsta användandegraden någonsin.

Stockholms län växer med 30 000 invånare per år. En spårvagn tar lika många resande som 3 bussar eller 170 bilar. Samtidigt kan spårvagnar ges en tydligare prioritet i trafiknätet.

Stadsspårvägens föreslagna dragning stöder väl stadens utvecklingsplaner. Staden har som ambition att exploateringen i Hjorthagen-Värtan-Frihamnen-Loudden ska bli ett miljöprofilsområde, där särskild vikt läggs vid att utveckla nya miljövänliga sätt att bo och arbeta som vägledande exempel för resten av Stockholm och världen. Spårvägen binder ihop miljöprofilsområdet Norra

Djurgårdsstaden och Kungliga Djurgården med city och nordvästra Kungsholmen.

Kungliga Djurgården är Stockholms största turistattraktion med 10 miljoner besökare per år. Norra Djurgårdsstaden kommer att börja byggas 2009 och kommer att bli en urban, vatten- och naturnära stadsdel med höga miljövärden och låga utsläpp. Målet för Norra Djurgårdsstaden är att invånarna inte ska orsaka mer än 1,5 ton Co2 ekvivalenter i utsläpp 2020, att jämföra med stadens övergripande mål på 3 ton per stockholmare. Tillgången till attraktiv och miljövänlig kollektivtrafik kommer att ha central betydelse för stadsdelens möjlighet att leva upp till de tuffa miljömålen.

Genom att förena de nya stadsdelarna i Värtan med Centralstationen och Citybanans nya station 2017, City och Kungsholmen, ges möjligheter att utveckla sträckan till en öst-västlig centralaxel genom innerstaden. Korridoren Klarabergsgatan – Sergels Torg – Hamngatan, blir därmed också en tydlig centralaxel för utvecklingen av det nya City.

Jag konstaterar att den gemensamma tidsplaneringen såsom den uttrycks i samverkansavtalet avseende trafikstart för hela projektet är i linje med kommunfullmäktiges inriktningsbeslut om trafikstart efter 2013.

Genomförandet av Etapp 1 i närtid skapar möjlighet till en förlängning, modernisering och ökad användning av befintlig spårväg redan under 2010 vilket ger möjlighet till en tidig invänjning av trafikslaget i trafikmiljön. Dessutom korrelerar det väl med stadens utmärkelse som European Green Capital 2010.

Jag vill framhålla att tidplanen för Etapp 1 är snäv och att det är av största vikt att samtliga inblandade parter säkerställer att processen fram till och med avetableringen den sista maj 2010 löper så smidigt som möjligt. Framkomlighetsfrågorna för trafiken vid byggområdet är av särskild vikt.

I genomförandeavtalet för Etapp 1 regleras de ekonomiska förutsättningarna för projektet i linje med stadens önskemål i inriktningsbeslutet. Kostnaderna för projektet bärs i all väsentlighet av anläggande part, SL.

Jag anser att samverkansavtalet tydligt klargör projektlednings- och kostnadsansvaret för projektet. Samverkansavtalet fastslår att SL ansvarar för och bekostar utrednings- och projekteringskostnader exklusive stadens kostnader för egen personal, eventuella erforderliga evakueringar, rivningar och ledningsomläggningar, samtliga bygg- och anläggningsåtgärder, direkt betingade av spårvägsprojektet, projektering och erforderlig ombyggnad av berörda gator och annan mark.

SL är därutöver införstått med att spårvägsprojektet enligt gällande tidplan innebär att renoveringen av tåtskikten under Hamngatan, Sergels Torg och

Klarabergsgatan tidigareläggs. SL ska stå för samtliga merkostnader som tidigareläggningen av dessa arbeten medför för staden. Dessa kostnader kommer att definieras i kommande genomförandeavtal avseende Spårväg City. Stadens kostnader för Sergels Torgsdäcket får beaktas i kommande budgetarbete.

Samverkansavtalet tydliggör att en rad frågor måste utredas och belysas under projektets gång och att huvudansvaret för dessa utredningar ligger på SL. Berörda nämnder i staden ska delta i utredningsarbetet. Jag förutsätter att genom en god planering och nära samverkan mellan staden och SL kan konstruktiva lösningar nås och att gemensamma planeringsförutsättningar upprättas som tydliggör ansvaret.

Jag anser att inför genomförandeavtal avseende hela projektet behöver en fördjupad framkomlighetsstudie genomföras. Därutöver behöver ett fördjupat arbete ske avseende trafiksäkerhetsfrågor, tillgänglighetsfrågor och stadsmiljöfrågor med anledning av Spårväg City.

Jag förutsätter att inför ett genomförandebeslut avseende projektet i sin helhet kommer de utestående frågorna avseende ansvarsfördelning och kostnader i enlighet med samverkansavtalet vara klargjorda.

Jag förutsätter att trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden inrymmer sina personalkostnader för projektet inom tilldelad budgetram.

Jag föreslår kommunfullmäktige besluta att godkänna trafik- och renhållningsnämndens och exploateringsnämndens beslut samt att i övrigt beakta vad som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Bilagor

1. Genomförandeavtal för Spårväg City Etapp 1 (tydligare underlag finns i akten)
2. Samverkansavtal för Spårväg City (tydligare underlag finns i akten)
3. Reservationer m.m.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Carin Jämtin* (s) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. Avslå föredragande borgarrådets beslut.
2. Därutöver anför följande.

Att bygga spårväg city kostar cirka en miljon per meter, vilket är lika mycket som det kostar att bygga tunnelbana. Det sistnämnda är något som den borgerliga majoriteten dock säger nej till. Sammanlagt kommer hela sträckningen av denna spårväg kosta 6,5 miljarder kronor och inte attrahera särskilt många resenärer. Till Värtan och Hornsberg finns tunnelbanan vilken naturligtvis kommer att bli stockholmarnas förstahandsval. Denna spårväg kommer i dagsläget främst bli en turistlinje. För dessa pengar kan istället både tunnelbana till Norra station byggas eller spårväg på fyrans busslinje där minst tre gånger som många passagerare skulle åka.

Det är möjligt att denna spårväg kan bli motiverad i framtiden. I dagsläget är detta ett politiskt prestigeprojekt som likt en riskerar stoppa andra mer samhällsekonomiskt mer motiverade projekt.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar

Att besvara ärendet enligt följande

Vänsterpartiet ser generellt positivt på genomförandet av Spårväg City eftersom fullt utbyggd knyter den ihop två stadsutvecklingsområden med City och befintlig kollektivtrafik. Däremot anser vi att det i dagsläget finns många mycket viktigare spårsatsningar som skulle behöva genomföras först. Spårväg Syd, tunnelbana till Karolinska/Norra station och fyrspår Barkaby - Kalhäll är viktiga satsningar som måste tidigareläggas i planeringen. Det är mycket märkligt att prioritera förlängningen av Djurgårdslinjen från Norrmalmstorg till Malmskillnadsgatan – ett område som idag är mycket väl försörjt med kollektivtrafik.

Om Spårväg City ska genomföras ska den självklart börja byggas från Nordvästra Kungsholmen/Hornsberg och i ett första skede knyts ihop med tunnelbanan vid Fridhemsplan. På Nordvästra Kungsholmen finns redan ett behov av bra, tillgänglig kollektivtrafik eftersom flera lägenheter är färdigställda och inflyttade. När det gäller Norra Djurgårdsstaden borde en första etapp innebära en spårvägskoppling till tunnelbanan i Ropsten.

Den fortsatta finansieringen och vidare drift av Spårväg City är oklar och vi anser att staden ska vänta och inte hasta fram ett uppvisningsprojekt inför året som Europas miljöhuvudstad 2010. Det är vidare viktigt att landstinget behåller rådigheten över trafiken och inte överlåter driften på privat aktör.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. Genomförandeavtal för Spårväg City Etapp 1, *bilaga 1*, godkänns.
2. Samverkansavtal för Spårväg City, *bilaga 2*, godkänns.
3. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 21 oktober 2009

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

Ylva Tengblad

Reservation anfördes av *Carin Jämtin, Tomas Rudin, Roger Mogert och Teres Lindberg* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Inger Stark* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Genomförandeavtal för etapp 1

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) bedriver projektet Spårväg City, en stadsspårväg som kommer att binda samman Värtan och Hornsberg. I en första etapp önskar SL rusta upp befintlig djurgårdslinje samt förlänga denna västerut på Hamngatan med en ny hållplats vid Kungsträdgården samt vidare längs Hamngatan med en hållplats vid Malmskillnadsgatan. SL ansvarar för produktionen av spårvägens första etapp. Ansvar, kostnader och produktion regleras i ett genomförandeavtal (bilaga 1) mellan SL och staden, genom exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 september 2009 följande

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att fatta genomförandebeslut för Spårväg City etapp 1.
2. Nämnden godkänner genomförandeavtal för Spårväg City etapp 1.
3. Nämnden överlämnar ärendet till kommunfullmäktige för godkännande.
4. Beslutet förklaras omedelbart justerat.

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S) och ledamoten Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 3*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 3*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 20 september 2009 har i huvudsak följande lydelse.

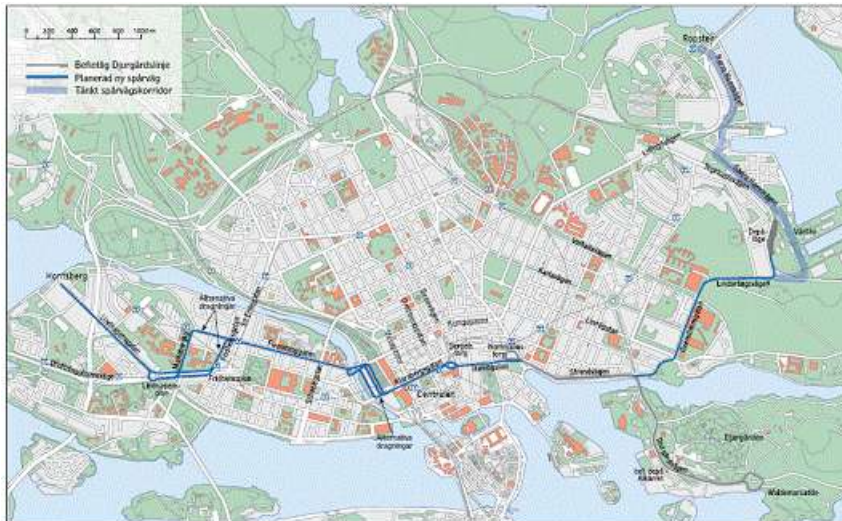
Bakgrund

AB Storstockholms lokaltrafik (SL) bedriver projektet Spårväg City, en stadsspårväg mellan Värtan och Hornsberg. I enlighet med den avsiktsförklaring som har träffats mellan staden och SL, och som godkändes av exploateringsnämnden vid sammanträde 2008-06-12 och av trafik- och renhållningsnämnden vid sammanträde 2008-09-16, medverkar exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret i projektets planering. Under hösten 2008 remitterade SL en förstudie för Spårvägen. För-

studien låg till grund för inriktningsbeslut i exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden respektive stadsbyggnadsnämnden i december 2008. Ärendet beslutades i kommunfullmäktige 2009-05-13.

Sedan inriktningsbeslutet har arbetet med förstudie, tekniskt underlag och detaljering av förutsättningar för spårvägsprojektet fortskridit. Den 16 juni 2009 beslutade SL:s styrelse om ny etappindelning samt ny tidplan för spårvägsprojektet. I en första etapp önskar SL rusta upp befintlig djurgårdslinje samt förlänga denna västerut på Hamngatan med en ny hållplats vid Kungsträdgården samt vidare längs Hamngatan med en hållplats vid Malmskillnadsgatan. Spårvägen ska även trafikeras med reguljär trafik. I avsiktsförklaringen anges att utbyggnaden ska ske etappvis, och att tidsplanen kan revideras om förutsättningarna ändras.

Kontoret anser att en satsning på spårbunden kollektivtrafik i Stockholms innerstad bidrar till Vision 2030:s mål att skapa en storstad i världsklass. Rätt utformad är spårväg ett modernt och miljövänligt transportmedel helt i linje med utvecklingen av nya täta miljövänliga och varierande stadsmiljöer. Stadsspårvägens föreslagna dragning stödjer väl stadens utveckling. Staden har som ambition att exploateringen i Hjorthagen-Värtan-Frihamnen-Loudden ska bli ett så kallat miljöprofilsområde, där särskild vikt läggs på att utveckla nya miljövänliga sätt att bo och arbeta som vägledande exempel för resten av Stockholm och världen. Genom att förena de nya stadsdelarna i Värtan med Centralstationen och Citybanans nya station 2017, City och den nya stadsdelen Nordvästra Kungsholmen, ges möjligheter att utveckla sträckan till en öst-västlig centralaxel genom innerstaden. Korridoren Klarabergsgatan – Sergels Torg – Hamngatan, blir därmed också en tydlig centralaxel för utvecklingen av det nya City. Anläggandet av spårvägen ger möjlighet att se över trafikprioriteringarna längs detta och andra öst-västliga stråk i City, samt att omdana stråket till en gata värd sin plats som Stockholms skyltfönster.



Föreliggande tjänsteutlåtande syftar till att möjliggöra igångsättande av spårvägens första etapp.

Analys och konsekvenser

Spårväg Citys första etapp utgörs av en förlängning av den befintliga Djurgårdslinjen längs Hamngatan, från Norrmalmstorg till Sergels torg vid Malmskillnadsgatan. Två hållplatser kommer att anläggas längs sträckan, en permanent vid Kungsträdgården och en provisorisk vid Malmskillnadsgatan. Den senare möjliggör ett smidigt byte till tunnelbanan vid T-centralen.

Produktion

SL ansvarar för själva produktionen. Ansvar och kostnader regleras i ett genomförandeavtal mellan SL och Staden, se bilaga 1. De inledande arbetena för etapp 1 innebär att kantstenen anpassas, gångbanor byggs om och ledningar flyttas eller sänks för att förbereda inför själva spårörläggningen. Vissa träd behöver flyttas eller ersättas. Den valda produktionsmetoden innebär att prefabricerade betongblock som rälsen skall ligga i placeras ut och fästs. Metoden är tidseffektiv, men kräver att tämligen stora områden är tillgängliga för arbete. Vid gynnsamma förhållanden kan under själva örläggningen upp till 100 meter betongblock placeras ut per arbetspass. Av genomförandeavtalet (se bilaga 1) framgår planeringen av byggandet av Spårväg Citys etapp 1 mer i detalj.

Framkomlighet under byggskedet

Kontoret har varit mycket angeläget om att säkerställa en acceptabel framkomlighet under byggtiden. Under genomförandet ska minst ett körfält i vardera riktningen på berörda gator hålls öppna för allmän körtrafik under hela utbyggnadstiden, med undantag för 10 dygn under vecka 13 och 14, 2010, i anslutning till påsken, då endast ett körfält på sträckan Nybroplan-Kungsträdgårdsgatan är öppet. Under två nätter (18-06)

denna period kommer en totalavstängning att behöva ske på sträckan på grund av produktionsmetoden.

Tidplan

Byggnationen av etapp 1 kommer att påbörjas så snart Trafik- och renhållningsnämnden har fattat genomförandebeslut enligt detta tjänsteutlåtande. Senast den 31 maj 2010 skall ianspråktaga entreprenad- och arbetsområden som krävs för att anläggna spåren vara avetablerade. Färdigställande och avetablering på angivet datum är särskilt angeläget då ett stort antal besökare väntas till Stockholm och staden måste iordningställas för detta.

SL och stadens gemensamma ambition är att trafikeringen av etapp 1 skall starta till vintertidtabell hösten 2010.

Framkomlighet

Att införa ett nytt trafikslag i befintlig gatumiljö innebär ovillkorligen att fördelningen av utrymmet mellan olika trafikantslag förändras. Spårväg City etapp 1 kommer att innebära att Hamngatan får en ny karaktär.

Spårvagnen kommer att få relativt god framkomlighet då den på betydande delar av sträckan går i reserverat kollektivtrafikkörfält och med prioritet i eget signalsystem. Även kvarvarande busslinjer kommer att kunna dra nytta av denna förbättrade framkomlighet för kollektivtrafiken, vilket sannolikt kommer att stärka dess konkurrenskraft.

Kapaciteten för fordonstrafiken kommer med automatik att påverkas. När delar av den nuvarande kapaciteten omfördelas till spårvagnen minskar kapaciteten för fordonstrafiken. Framkomligheten för fotgängare kommer att påverkas till viss del genom att visst gångbaneutrymme tas i anspråk. I det aktuella stråket är dock fotgängarna och gatulivet prioriterade. Stora gångströmmar rör sig både längs med och tvärs Hamngatan. Framkomligheten för cyklister försämras något då cykelfälten tas i anspråk vid hållplatserna.

Trafiksäkerhet

Att tillföra en spårvagn till den täta innerstadstrafiken ställer stora krav när det gäller trafiksäkra lösningar. Trafiksäkerheten är en viktig faktor i arbetet. En oberoende trafiksäkerhetsrevisor kommer att noga följa arbetet och granska föreslagna lösningar.

Ekonomi

Avtal

Genomförandeavtal etapp 1

SL och Staden har tecknat ett genomförandeavtal som reglerar förutsättningar och ansvar för genomförandet av etapp 1. För att avtalet ska vara giltigt krävs ett antagande i Trafik- och renhållningsnämnden, Exploateringsnämnden och Kommunfullmäktige. SL genomför och bekostar hela etappen 1 samt nödvändiga gatuombyggnader som är en direkt följd av etappen. Staden bekostar sin egen tid för deltagandet i projektet. Staden bekostar nödvändiga arbeten som inte är förknippade med själva spårvägsutbyggnaden. Längs de trängsta sektionerna kommer vissa träd att behöva flyttas eller ersättas. I genomförandeavtalet regleras att SL:s ansvarar för kostnader för att flytta och omplantera träd, om så blir aktuellt, samt kostnader för eventuella skador på träd.

Drift och underhåll

Principiella former för ansvar och ansvarsfördelning av drift och underhåll framgår av genomförandeavtalet för etapp 1. Ett särskilt drift- och underhållsavtal som i detalj reglerar ansvarsfördelningen mellan SL och staden kommer att utarbetas och tillställas nämnden.

Staden ansvarar för barmarks och vinterväghållning i samma utsträckning som för normal väghållning. Staden ansvarar även för trädbeskärning och grönytor på samma sätt som på andra ställen i staden, liksom för underhåll av området mellan spåren och vid sidan av spåren

SL eller part som SL överlåter spåranläggningen till ansvarar för drift och underhåll av själva spåranläggningen.

Sergels Torg och däckskonstruktioner

Tätskikten i Sergels Torgs betongdäck är i behov av renovering. I inriktningsbeslutet för Spårväg City påtalade staden att dessa tätskikt behöver åtgärdas innan spår läggs ovanpå. Etapp 1 berörs endast i begränsad omfattning av dessa tätskiktsrenoveringar. Den del av sträckan (ca 150 meter inklusive en hållplats) som är placerad ovanpå däckskonstruktionerna kommer att utföras provisoriskt. När tätskikten skall åtgärdas tas spåren bort på den aktuella sträckan. Återställandet efter tätskiktsrenoveringen samordnas med produktion av kommande etapper av Spårväg City.

Enligt genomförandeavtalet för etapp 1 är SL ansvarigt för eventuella skador som den provisoriska spåranläggningen kan ha på underliggande tätskikt, konstruktioner och verksamheter.

Trafikkontorets förslag

Kontoret avser att återkommande rapportera till nämnden hur arbetet framskrider.

Kontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden fattar genomförandebeslut om Spårväg City etapp 1 och godkänner genomförandeaftalet som tecknats mellan SL och Staden.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 8 oktober 2009 följande

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del genomförandeaftal för Spårväg City etapp 1.
2. Nämnden överlämnar ärendet till kommunfullmäktige för godkännande.
3. Besluten enligt ovan förklaras omedelbart justerade.

Reservation anfördes av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (S) och Ann-Margarethe Livh (V), *bilaga 3*.

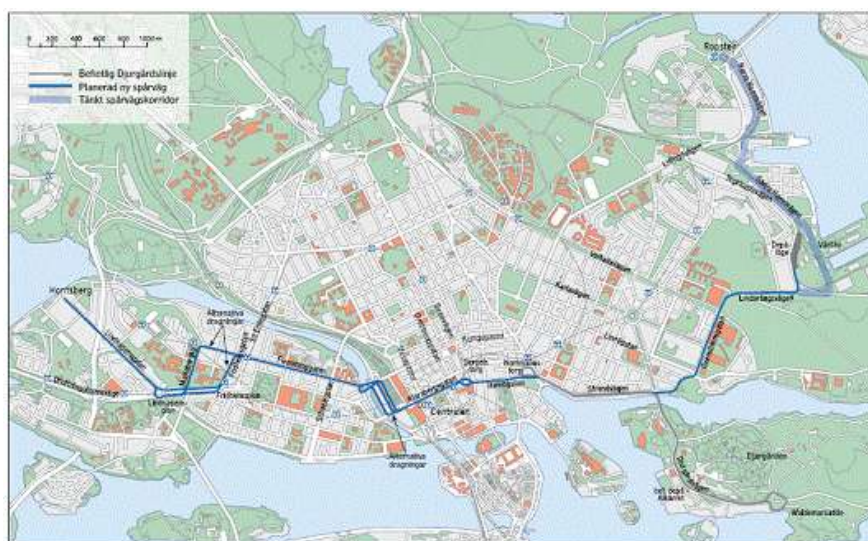
Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 30 september 2009 har i huvudsak följande lydelse.

AB Storstockholms lokaltrafik (SL) bedriver projektet Spårväg City, en stads-spårväg mellan Värtan och Hornsberg. I enlighet med den avsiktsförklaring som har träffats mellan staden och SL, och som godkändes av exploateringsnämnden vid sammanträde 2008-06-12 och av trafik- och renhållningsnämnden vid sammanträde 2008-09-16, och det samverkansavtal som har träffats mellan staden och SL, och som föreslås godkännas av exploateringsnämnden 2009-10-08 och trafik- och renhållningsnämnden 2009-10-13, medverkar exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret i projektets planering. Under hösten 2008 remitterade SL en förstudie för Spårvägen. Förstudien låg till grund för inriktningsbeslut i exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden respektive stadsbyggnadsnämnden i december 2008. Ärendet beslutades i kommunfullmäktige 2009-05-13.

Sedan inriktningsbeslutet har arbetet med förstudie, tekniskt underlag och detaljering av förutsättningar för spårvägsprojektet fortskridit. Den 16 juni 2009 beslutade SL:s styrelse om ny etappindelning samt ny tidplan för spårvägsprojektet. I en första etapp önskar SL rusta upp befintlig Djurgårdslinje samt förlänga denna västerut på Hamngatan med en ny hållplats vid Kungsträdgården samt vidare längs Hamngatan med en hållplats vid Malmskillnadsgatan. Spårvägen ska trafikeras med reguljär trafik. I samarbetsavtalet anges att utbyggnaden ska ske etappvis, och att tidplanen kan revideras om förutsättningarna ändras.

Kontoret anser att en satsning på spårbunden kollektivtrafik i Stockholms innerstad

bidrar till Vision 2030:s mål att skapa en storstad i världsklass. Rätt utformad är spårväg ett modernt och miljövänligt transportmedel helt i linje med utvecklingen av nya täta miljövänliga och varierande stadsmiljöer. Stadsspårvägens föreslagna dragning stödjer väl stadens utveckling. Staden har som ambition att exploateringen i Hjorthagen-Värtan-Frihamnen-Loudden ska bli ett så kallat miljöprofilsområde, där särskild vikt läggs på att utveckla nya miljövänliga sätt att bo och arbeta som vägledande exempel för resten av Stockholm och världen. Genom att förena de nya stadsdelarna i Värtan med Centralstationen och Citybanans nya station 2017, City och Kungsholmen, ges möjligheter att utveckla sträckan till en öst-västlig centralaxel genom innerstaden. Korridoren Klarabergsgatan – Sergels Torg – Hamngatan, blir därmed också en tydlig centralaxel för utvecklingen av det nya City. Anläggandet av spårvägen ger möjlighet att se över trafikprioriteringarna längs detta och andra öst-västliga stråk i City, samt att omdana stråket till en gata värd sin plats som Stockholms skyltfönster.



Analys och konsekvenser

Spårväg Citys första etapp utgörs av en förlängning av den befintliga Djurgårdslinjen längs Hamngatan, från Norrmalmstorg till Sergels torg vid Malmskillnadsgatan. Två hållplatser kommer att anläggas längs sträckan, en permanent vid Kungsträdgården och en provisorisk på Hamngatan under Malmskillnadsgatans viadukt. Den senare möjliggör ett smidigt byte till tunnelbanan vid T-centralen.

Produktion

SL ansvarar för själva produktionen. Ansvar och kostnader regleras i ett genomförandeavtal mellan SL och Staden, se bilaga 1. De inledande arbetena för etapp 1

innebär att kantstenen anpassas, gångbanor byggs om och ledningar flyttas eller sänks för att förbereda inför själva spårförläggningen. Vissa träd behöver flyttas eller ersättas. Den valda produktionsmetoden innebär att prefabricerade betongblock som rälsen skall ligga i placeras ut och fästs. Metoden är tidseffektiv, men kräver att tämligen stora områden är tillgängliga för arbete. Vid gynnsamma förhållanden kan under själva förläggningen upp till 100 meter betongblock placeras ut per arbetspass. Av genomförandeavtalet (se bilaga 1) framgår planeringen av byggandet av Spårväg Citys etapp 1 mer i detalj.

Tidplan

Byggnationen av etapp 1 kommer att påbörjas så snart Trafik- och renhållningsnämnden har fattat genomförandebeslut enligt detta tjänsteutlåtande. Senast den 31 maj 2010 skall ianspråktaga entreprenad- och arbetsområden som krävs för att anlägga spåren vara avetablerade. Färdigställande och avetablering på angivet datum är särskilt angeläget då ett stort antal besökare väntas till Stockholm och staden måste iordningställas för detta.

SL och stadens gemensamma ambition är att trafikeringen av etapp 1 skall starta till vintertidtabell hösten 2010.

Ekonomi

Avtal

SL och staden har tecknat ett genomförandeavtal som reglerar förutsättningar och ansvar för genomförandet av etapp 1. För att avtalet ska vara giltigt krävs ett antagande i Trafik- och renhållningsnämnden, Exploateringsnämnden och Kommunfullmäktige. SL genomför och bekostar hela etappen 1 samt nödvändiga gatuombyggnader som är en direkt följd av etappen. Staden bekostar sin egen tid för deltagandet i projektet. Staden bekostar nödvändiga arbeten som inte är förknippade med själva spårvägsutbyggnaden. Längs de trängsta sektionerna kommer vissa träd att behöva flyttas eller ersättas. I genomförandeavtalet regleras att SL:s ansvarar för kostnader för att flytta och omplantera träd, om så blir aktuellt, samt kostnader för eventuella skador på träd.

Drift och underhåll

Principiella former för ansvar och ansvarsfördelning av drift och underhåll framgår av genomförandeavtalet för etapp 1. Ett särskilt drift- och underhållsavtal som i detalj reglerar ansvarsfördelningen mellan SL och staden kommer att utarbetas och tillställas trafik- och renhållningsnämnden. SL eller part som SL överlåter spåranläggningen till ansvarar för drift och underhåll av själva spåranläggningen.

Sergels Torg och däckskonstruktioner

Tätskikten i Sergels Torgs betongdäck är i behov av renovering. I inriktningsbeslutet för Spårväg City påtalade staden att dessa tätskikt behöver åtgärdas innan spår läggs ovanpå. Etapp 1 berörs endast i begränsad omfattning av dessa tätskiktsrenove-

ringar. Den del av sträckan (ca 150 meter inklusive en hållplats) som är placerad ovanpå däckskonstruktionerna kommer att utföras provisoriskt. När tätskikten skall åtgärdas tas spåren bort på den aktuella sträckan. Återställandet efter tätskiktsrenoveringen samordnas med produktion av kommande etapper av Spårväg City.

Enligt genomförandeavtalet för etapp 1 är SL ansvarigt för eventuella skador som den provisoriska spåranläggningen kan ha på underliggande tätskikt, konstruktioner och verksamheter.

Exploateringskontorets förslag

Kontoret föreslår att Exploateringsnämnden godkänner genomförandeavtalet som tecknats mellan SL och Staden.

ÄRENDET

Samverkansavtal

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) bedriver projektet Spårväg City, en stads-spårväg som kommer att binda samman Värtan och Hornsberg. Exploaterings- och trafikkontoren har tillsammans med SL arbetat fram ett samverkansavtal (bilaga 2). Samverkansavtalet ersätter och fullföljer den avsiktsförklaring som träffades 2008, samt ger en högre detaljeringsgrad för det gemensamma arbetet med Spårväg City. Huvudansvaret för projektets genomförande och finansiering ligger på SL. Staden står för kostnader för egen personal. Ansvar, kostnader och produktion ska regleras i detalj i genomförandeavtal för de olika utbyggnadsetapperna.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 13 oktober 2009 följande

1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner samverkansavtalet för Spårväg City.

2 Nämnden överlämnar ärendet till kommunfullmäktige för godkännande.

3 Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Reservation anfördes av Annika Ödebrink m.fl. (S) och Kajsa Stenfelt (V) med hänvisning till sitt förslag om återremiss, *bilaga 3*.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Inge-Britt Lundin (FP) och Anders Broberg (KD), *bilaga 3*.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 8 oktober 2009 följande

- 1 Exploateringsnämnden godkänner samverkansavtalet för Spårväg City.
- 2 Exploateringsnämnden överlämnar ärendet till kommunfullmäktige för godkännande.
- 3 Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Reservation anfördes av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m.fl. (S) och Ann-Margarethe Livh (V) med hänvisning till sitt förslag om återremiss, *bilaga 3*.

Trafikkontorets och exploateringskontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 30 september 2009 har i huvudsak följande lydelse.

AB Storstockholms lokaltrafik (SL) bedriver projektet Spårväg City, en stadsspårväg mellan Värtan och Hornsberg. I enlighet med den avsiktsförklaring som har träffats mellan staden och SL, och som godkändes av exploateringsnämnden vid sammanträde 2008-06-12 och av trafik- och renhållningsnämnden vid sammanträde 2008-09-16, medverkar exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret i projektets planering. Under hösten 2008 remitterade SL en förstudie för Spårvägen. Förstudien låg till grund för inriktningsbeslut i exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden respektive stadsbyggnadsnämnden i december 2008. Ärendet beslutades i kommunfullmäktige 2009-05-13.

Sedan inriktningsbeslutet har arbetet med förstudie, tekniskt underlag och detaljering av förutsättningar för spårvägsprojektet fortskridit. Den 16 juni 2009 beslutade SL:s styrelse om ny etappindelning samt ny tidplan för spårvägsprojektet. I en första etapp önskar SL rusta upp befintlig djurgårdslinje samt förlänga denna västerut längs Hamngatan med ny hållplats vid Kungsträdgården samt en ändhållplats i höjd med Malmskillnadsgatan. Spårvägen ska trafikeras med reguljär trafik. I avsiktsförklaringen anges att utbyggnaden ska ske etappvis, och att tidsplanen kan revideras om förutsättningarna ändras.

Kontoret anser att en satsning på spårbunden kollektivtrafik i Stockholms innerstad bidrar till Vision 2030:s mål att skapa en storstad i världsklass. Rätt utformad är spårväg ett modernt och miljövänligt transportmedel helt i linje med utvecklingen av nya

täta miljövänliga och varierande stadsmiljöer. Stadsspårvägens föreslagna dragning stödjer väl stadens utveckling. Staden har som ambition att exploateringen i Hjorthagen-Värtan-Frihamnen-Loudden ska bli ett så kallat miljöprofilsområde, där särskild vikt läggs på att utveckla nya miljövänliga sätt att bo och arbeta som vägledande exempel för resten av Stockholm och världen. Genom att förena de nya stadsdelarna i Värtan med Centralstationen och Citybanans nya station 2017, City och Kungsholmen, ges möjligheter att utveckla sträckan till en öst-västlig centralaxel genom innerstaden. Korridoren Klarabergsgatan – Sergels Torg – Hamngatan, blir därmed också en tydlig centralaxel för utvecklingen av det nya City. Anläggandet av spårvägen ger möjlighet att se över trafikprioriteringarna längs detta och andra öst-västrå i City, samt att omdana stråket till en gata värd sin plats som Stockholms skyltfönster.



Föreliggande tjänsteutlåtande syftar till att godkänna det samverkansavtal som träffats mellan staden, genom exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden, och SL. Avtalet gäller under förutsättning att det godkänns av exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, kommunfullmäktige och SL:s styrelse.

Avtalet

Nedan ges en sammanfattning av innehållet i samverkansavtalet. Avtalet i sin helhet finns i bilaga 1.

Mål och förutsättningar för spårvägen

Parterna har ett gemensamt ansvar för att spårvägsprojektet leder till en bra hellslösning för Stockholm.

- Spårvägen skall bli ett modernt och miljövänligt transportmedel med hög kapacitet.
- Spårvägen skall genom sin sträckning och höga kapacitet kunna ersätta en eller flera busslinjer i innerstaden.
- Spårvägen skall utformas på ett sådant sätt att behoven för alla olika trafikslag på stadens gator i möjligaste mån kan tillgodoses.

- Spårvägen skall där så är möjligt, utan allvarliga olägenheter för övriga trafikslag, ges prioritet och/eller eget utrymme i syfte att spårvägen skall bli ett så attraktivt kollektivt färdmedel som möjligt.

- Spårvägen skall förbinda stadsdelarna Värtan och Kungsholmen med cityområdet och Stockholms centralstation.

- Spårvägen skall utformas på ett sådant sätt att de stadsrum som tas i anspråk hanteras på ett varsamt sätt och därmed blir attraktiva för medborgarna.

- Spårvägen skall utformas på ett sådant sätt att fullgod trafiksäkerhet uppnås.

- Spårvägens depå skall ges ett läge som är lämpligt ur trafikerings- stadsbilda- och kostnadssynpunkt.

- Spårvägsprojektet skall genomföras på ett sådant sätt att rimlig framkomlighet för övriga trafikslag på berörda gator kan bibehållas under byggtiden.

SL:s avsikt är att Spårväg City skall drivas som ett s.k. OPS-projekt där en eller flera privata aktörer genom ett särskilt projektbolag åtar sig att bygga, finansiera samt driva (minst 15 år) spårvägen. SL svarar dock gentemot staden för samtliga rättigheter och skyldigheter enligt samverkansavtalet och kommande genomförandeavtal.

Särskild hantering av vissa delprojekt

SL är medvetet om att tåtskikten under Hamngatan, Sergels Torg och Klarabergsgatan måste renoveras innan spårvägen kan drivas fram på dessa gator.

Parterna söker för närvarande ett markområde för uppförande av permanent depå. I de fall detta markområde ägs av staden skall exploateringsnämnden verka för och i särskild ordning ta ställning till markanvisning av området enligt gängse regler.

I de fall en permanent depå inte går att färdigställa i tid till spårvägens trafikstart skall parterna skyndsamt utreda möjligheterna till en provisorisk depålösning.

Tidplan

Parternas gemensamma målsättning är att trafikstart på hela sträckan ska kunna ske 2014. Delsträckor kan dock komma att byggas ut och driftsättas innan dess.

Detaljplaner och järnvägsplan

Genomförandet av spårvägen förutsätter att en järnvägsplan tas fram, samt att en detaljplan tas fram för en permanent depå.

Organisation av utredningsarbetet

En rad frågor måste utredas och belysas under spårvägsprojektets gång. Huvudansvaret för att dessa utredningar genomförs ligger på SL. Staden skall i erforderlig utsträckning delta i utredningsarbetet och för vissa moment leda arbetet.

Ekonomi

SL står för de utrednings- och projekteringskostnader som behövs för att parterna skall kunna träffa genomförandeavtal. Staden står för kostnaderna för egen personal på exploaterings- och trafikkontoren.

SL skall svara för och bekosta eventuella erforderliga evakueringar, rivningar och ledningsomläggningar. SL skall ansvara för och bekosta samtliga bygg- och anlägg-

ningsåtgärder, direkt betingade av spårvägsprojektet.

SL skall på egen bekostnad ansvara för projektering och erforderlig ombyggnad av berörda gator och annan mark. Projektering och genomförande skall ske i samråd med staden och i enlighet med stadens riktlinjer.

SL är införstått med att spårvägsprojektet enligt gällande tidplan innebär att renoveringen av tåtskikten under Hamngatan, Sergels Torg och Klarabergsgatan tidigare läggs. SL skall stå för samtliga merkostnader som tidigareläggningen av dessa arbeten medför för staden.

Kommande avtal

En förutsättning för att spårvägsprojektet skall kunna genomföras är att parterna träffar ett eller flera genomförandeavtal. Genomförandeavtal för etapp 1 har godkänts av trafik- och renhållningsnämnden 2009-09-24 och kommer att tas upp för godkännande i exploateringsnämnden 2009-10-08.

Information och kommunikation

Parterna är överens om att samverka kring den information till allmänheten som kommer att behövas i samband med planering och genomförande av spårvägsprojektet. För att leda detta arbete ska ett särskilt kommunikationsråd tillsättas och en gemensam kommunikationsplan upprättas.

Kontorens förslag

Kontoren föreslår att Exploateringsnämnden och Trafik- och renhållningsnämnden godkänner samverkansavtalet för Spårväg City som tecknats mellan SL och Staden.

Slut

BEREDNING

Ärendena har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 oktober 2009 har i huvudsak följande lydelse.

En satsning på spårbunden kollektivtrafik i Stockholms innerstad bidrar till Vision 2030:s mål att skapa en storstad i världsklass. Rätt utformad är spårväg ett modernt och miljövänligt transportmedel helt i linje med utvecklingen av nya täta miljövänliga och varierande stadsmiljöer.

Stadsspårvägens föreslagna dragning stödjer väl stadens utveckling. Staden har som ambition att exploateringen i Hjorthagen-Värtan-Frihamnen-Loudden ska bli ett så kallat miljöprofilsområde, där särskild vikt läggs på att utveckla nya miljövänliga sätt att bo och arbeta som vägledande exempel för resten av Stockholm och världen.

Genom att förena de nya stadsdelarna i Värtan med Centralstationen och Citybanans nya station 2017, City och Kungsholmen, ges möjligheter att utveckla sträckan till en öst-västlig centralaxel genom innerstaden. Korridoren Klarabergsgatan – Sergels Torg – Hamngatan, blir därmed också en tydlig centralaxel för utvecklingen av det nya City.

Stadsledningskontoret konstaterar att den gemensamma tidsplaneringen såsom den uttrycks i samverkansavtalet avseende trafikstart för hela projektet är linje med kommunfullmäktiges inriktningsbeslut om trafikstart efter 2013.

Delgenomförandet av Etapp 1 under 2009-2010 med planerad trafikstart i augusti 2010 anser stadsledningskontoret ligga väl i linje med stadens ambitioner att genomföra projektet i sin helhet. Genom genomförandet av Etapp 1 i närtid skapas möjlighet till en förlängning, modernisering och ökad användning av befintlig spårväg redan under 2010 vilket dels skapar möjlighet till en tidig invänjning av trafikslaget i trafikmiljön och dels korrelerar väl med stadens utmärkelse som European Green Capital 2010.

Stadsledningskontoret framhåller att tidsplanen för Etapp 1 är snäv och att det är av största vikt att samtliga inblandande parter säkerställer att processen fram till och med avetableringen den sista maj 2010 löper så smidigt som möjligt.

I genomförandeavtalet för Etapp 1 regleras de ekonomiska förutsättningarna för projektet i linje med stadens önskemål i inriktningsbeslutet. Kostnaderna för projektet bärs i all väsentlighet av anläggande part, SL.

Stadsledningskontoret anser att samverkansavtalet tydligt klargör projektlednings- och kostnadsansvaret för projektet. Samverkansavtalet fastslår att SL ansvarar för och bekostar utrednings- och projekteringskostnader exklusive stadens kostnader för egen personal, eventuella erforderliga evakueringar, rivningar och ledningsomläggningar, samtliga bygg- och anläggningsåtgärder, direkt betingade av spårvägsprojektet, projektering och erforderlig ombyggnad av berörda gator och annan mark.

SL är därutöver införstått med att spårvägsprojektet enligt gällande tidplan innebär att renoveringen av tätskikten under Hamngatan, Sergels Torg och Klarabergsgatan tidigareläggs. SL skall stå för samtliga merkostnader som tidigareläggningen av dessa arbeten medför för staden. Dessa kostnader kommer att definieras i kommande genomförandeavtal avseende Spårväg City. Avseende stadens kostnader för Sergels Torgsdäcket får det beaktas i kommande budgetarbete.

Samverkansavtalet tydliggör att en rad frågor måste utredas och belysas under projektets gång och att huvudansvaret för dessa utredningar ligger på SL. Berörda nämnder i staden ska delta i utredningsarbetet. Stadsledningskontoret förutsätter att genom en god planering och nära samverkan mellan staden och SL kan konstruktiva lösningar nås och att gemensamma planeringsförutsättningar upprättas som tydliggör ansvaret.

Stadsledningskontoret anser att inför genomförandeavtal avseende hela projektet behöver en fördjupad framkomlighetsstudie genomföras. Därutöver behöver ett fördjupat arbete ske avseende trafiksäkerhetsfrågor, tillgänglighetsfrågor och stadsmiljöfrågor med anledning av Spårväg City.

Stadsledningskontoret förutsätter att inför ett genomförandebeslut avseende projektet i sin helhet kommer de utestående frågorna avseende ansvarsfördelning och kost-

nader i enlighet med samverkansavtalet vara klargjorda.

Stadsledningskontoret förutsätter att trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden inrymmer sina personalkostnader för projektet inom tilldelad budgetram.

Stadsledningskontoret föreslår kommunfullmäktige besluta att godkänna trafik- och renhållningsnämndens och exploateringsnämndens beslut samt att i övrigt beakta vad som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden (Genomförandeavtal för etapp 1)

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S) och ledamoten Kajsa Stenfelt (V) enligt följande

1. Ärendet återremitteras.

2. Kontoret får i uppdrag att tillsammans med SL påbörja projekteringen och byggandet av tunnelbana till norra stationsområdet, spårväg syd och spårvagn på 4:ans busslinje.

3. Nämnden hemställer hos kommunstyrelsen att en uppvaktning sker av regeringen med krav på ytterligare investeringsmedel, genom främst statlig lånefinansiering, så att fler spårprojekt kan påbörjas i Stockholmsregionen.

4. Därutöver anfördes följande:

Spårväg City och dess kostnader på mellan 2,5 – 3,0 Mkr har inte prioriterats varken i Stockholmsberedningen (Cederschiöldsöverenskommelsen), "En bättre sats projektet"(Mälardalsrådet), i förslaget till Länsplan för Stockholms Län eller i förslaget till Nationell plan. Det är ingen tillfällighet. Det finns andra viktiga spårprojekt i Stockholm som har betydligt större samhällsnytta och som dessa fyra tunga expertgrupper/organisationer tydligt förespråkar.

Det finns många frågetecken i detta förslag till beslut.

1/ Hur ser den samhällsekonomiska utvärdering ut av att endast bygga ett par hundra meter spårväg för omkring 200 mkr, utan att resten av spårvägen är garanterad och finansierad ?

2/ Hur många kommer att utnyttja denna spårväg efter denna korta utbyggnadssträcka?

3/ Hur stora blir försämringarna för gångtrafikanternas framkomlighet ?

4/ Hur stora blir försämringarna för cyklisternas framkomlighet ?

5/ Hur stor andel utgör nyttotrafiken i detta område och hur kommer deras framkomlighet att försämrats med endast ett körfält i vardera riktning på Hamngatan?

6/ Vad innebär det för trafiksäkerheten att en spårvagn i blandtrafik, med betydligt större trafiksäkerhetsrisk än en buss pga längre bromssträcka och med avsaknad av väjningsmöjlighet, går i en extremt belastad miljö med tiotusentals människor som går och cyklar?

7/ Om spårväg City nu skall prioriteras före ett stort antal andra mer samhällsekonomiskt lönsamma spårprojekt, varför föreslås just denna del bli etapp 1 ? Detta avsnitt av spårvägen blir endast en "blindtarm" utan större resandeunderlag (busstrafiken fortsätter som vanligt) samtidigt som Hamngatan helt i onödan under flera års tid förlorar närmare hälften av sin kapacitet för fordonstrafik/nyttotrafik, cykelbanor försvinner och situationen för gångtrafikanterna försämrats.

Nuvärdeskvotsanalyser visar att övriga spårprojekt har högre samhällsnytta än detta. Alla ovan nämnda projekt har omkring tre gånger så många passagerare som den nu föreslagna linjen. Mellan centralen och Djurgården kommer spårväg City ha mellan 15-20000 personer per dag. Detta när berörda busslinjer har lagts ned vilket inte kommer att ske nu. Övriga spårprojekt har ungefär 60000 passagerare varje dag och kostar var och en ungefär lika mycket att bygga som spårväg city. På Hamngatan rör sig ca 24000 fordon per dag. Varje dygn rör det sig dessutom om ca 40000 gångtrafikanter.

Vi utesluter inte att spårväg city i en framtid kan fylla ett behov. Det förutsätter dock att finansieringen inte sker genom att andra mer samhällsekonomiskt viktiga projekt stoppas till förmån för cityspårvägen samt även att alla obesvarade frågor som finns kring projektet får acceptabla svar och lösningar. Bägge dessa förutsättningar saknas idag och därför bör ärendet återremitteras och de betydligt mer samhällsekonomiska spårprojekt som berör fler resenärer igångsättas snarast möjligt.

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

Vi ser generellt positivt på genomförandet av Spårväg City, men vi tycker att det just nu finns andra spårsatsningar som skulle behöva genomföras först. Det känns lite konstigt att prioritera trafikförsörjningen av Hamngatan och Strandvägen och skjuta mer angelägna projekt, såsom t.ex. Snabbspårväg Syd på framtiden. Vidare finns också oklarheter när det gäller finansiering och vidare drift. Det är viktigt att landstinget behåller rådigheten över trafiken, och inte överlåter driften på privat aktör.

Exploateringsnämnden (Genomförandeavtal för etapp 1)

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

- 1 Ärendet återremitteras.
- 2 Kontoret får i uppdrag att tillsammans med SL påbörja projekteringen och byggandet av tunnelbana till norra stationsområdet, spårväg syd och spårvagn på 4:ans busslinje.
- 3 Nämnden hemställer hos kommunstyrelsen att en uppvaktning sker av regeringen med krav på ytterligare investeringsmedel, genom främst statlig lånefinansiering, så att fler spårprojekt kan påbörjas i Stockholmsregionen
- 4 Därutöver anføres följande:

Spårväg City och dess kostnader på mellan 6,0 – 7,0 Mdkr har inte prioriterats varken i Stockolmsberedningen (Cederschiöldsöverenskommelsen), ”En bättre sats projekt”(Mälardalsrådet), i förslaget till Länsplan för Stockholms Län eller i förslaget till Nationell plan. Det är ingen tillfällighet. Det finns andra viktiga spårprojekt i Stock-

holm som har betydligt större samhällsnytta och som dessa fyra tunga expertgrupper/organisationer tydligt förespråkar.

Det finns många frågetecken i detta förslag till beslut.

1/ Hur ser den samhällsekonomiska utvärdering ut av att endast bygga ett par hundra meter spårväg för omkring 200 mkr, utan att resten av spårvägen är garanterad och finansierad ?

2/ Hur många kommer att utnyttja denna spårväg efter denna korta utbyggnadssträcka?

3/ Hur stora blir försämringarna för gångtrafikanternas framkomlighet ?

4/ Hur stora blir försämringarna för cyklisternas framkomlighet ?

5/ Hur stor andel utgör nyttotrafiken i detta område och hur kommer deras framkomlighet att försämrats med endast ett körfält i vardera riktning på Hamngatan?

6/ Vad innebär det för trafiksäkerheten att en spårvagn i blandtrafik, med betydligt större trafiksäkerhetsrisk än en buss pga längre bromssträcka och med avsaknad av väjningsmöjlighet, går i en extremt belastad miljö med tiotusentals människor som går och cyklar?

7/ Om spårväg City nu skall prioriteras före ett stort antal andra mer samhällsekonomiskt lönsamma spårprojekt, varför föreslås just denna del bli etapp 1 ? Detta avsnitt av spårvägen blir endast en "blindtarm" utan större resandeunderlag (busstrafiken fortsätter som vanligt) samtidigt som Hamngatan helt i onödan under flera års tid förlorar närmare hälften av sin kapacitet för fordonstrafik/nyttotrafik, cykelbanor försvinner och situationen för gångtrafikanterna försämrats.

Nuvärdeskvotsanalyser visar att övriga spårprojekt har högre samhällsnytta än detta. Alla ovan nämnda projekt har omkring tre gånger så många passagerare som den nu föreslagna linjen. Mellan centralen och Djurgården kommer spårväg City ha mellan 15-20000 personer per dag. Detta när berörda busslinjer har lagts ned vilket inte kommer att ske nu. Övriga spårprojekt har ungefär 60 000 passagerare varje dag och kostar var och en ungefär lika mycket att bygga som spårväg city. På Hamngatan rör sig ca 24 000 fordon per dag. Varje dygn rör det sig dessutom om ca 40 000 gångtrafikanter.

Vi utesluter inte att spårväg city i en framtid kan fylla ett behov. Det förutsätter dock att finansieringen inte sker genom att andra mer samhällsekonomiskt viktiga projekt stoppas till förmån för cityspårvägen samt även att alla obesvarade frågor som finns kring projektet får acceptabla svar och lösningar. Bägge dessa förutsättningar saknas idag och därför bör ärendet återremitteras och de betydligt mer samhällsekonomiska spårprojekt som berör fler resenärer igångsättas snarast möjligt.

Trafik- och renhållningsnämnden (Samverkansavtal)

Reservation anfördes av Annika Ödebrink m.fl. (S) och Kajsa Stenfelt (V) enligt följande

- 1 Ärendet återremitteras.

2 Därutöver anføres följande:

Att bygga spårväg city kostar cirka en miljon per meter, vilket är lika mycket som det kostar att bygga tunnelbana. Det sistnämnda är något som den borgerliga majoriteten dock säger nej till. Sammanlagt kommer hela sträckningen av denna spårväg enligt konsultberäkningar kosta 6,5 miljarder kronor och inte attrahera särskilt många resenärer. Det är uppseendeväckande att varken trafikkontoret eller SL har redovisat några egna kostnadsbedömningar av projektet och ändå föreslår att det skall byggas!

Till Värtan och Hornsberg finns tunnelbanan vilken naturligtvis kommer att bli stockholmarnas förstahandsval. Denna spårväg kommer i dagsläget främst bli en turistlinje. För dessa pengar kan istället både tunnelbana till Norra station byggas eller spårväg på fyrans busslinje där minst tre gånger så många passagerare skulle åka.

Det är möjligt att denna spårväg kan bli motiverad i framtiden. I dagsläget är detta en politiskt prestigeprojekt som riskerar stoppa andra mer samhällsekonomiskt mer motiverade projekt.

I ärendet framgår felaktigt att projektet skulle bli ett OPS projekt. Denna möjlighet har tydligt och offentligt förnekats av samtliga entreprenörer som finns på marknaden. Riskerna och kostnaderna för dessa är för stora. Det mesta av redovisningarna i detta ärende är oklart, felaktiga eller ofullständigt redovisat.

Det är allvarligt att berörda förvaltningar inte klarar av att redovisa samtliga effekter, kostnader eller samhällsnytta i ett så stort projekt som detta och att grundläggande frågeställningar mörkas.

Detta projekt åskådliggör tydligt bristerna i den demokratiska styrningen av kommunala förvaltningar.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Inge-Britt Lundin (FP) och Anders Broberg (KD) enligt följande

De synpunkter som Socialdemokraterna framhåller i sitt återremissyrkande är framförda i fel forum. Det är AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) som bedriver projektet Spårväg City och således ligger huvudansvaret för projektets genomförande och finansiering på SL.

Exploateringsnämnden (Samverkansavtal)

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

1 Ärendet återremitteras.

2 Därutöver anføres:

Eftersom vi kräver att genomförandeavtalet skall återremitteras så yrkar vi att även ärendet om samverkansavtal återremitteras med hänvisning till vårt yrkande om återremiss i det ärendet.