

Avsiktsförklaring Spårväg Citys förlängning till Ropsten

Parterna Region Stockholm, genom dess trafiknämnd, Stockholms stad och Lidingö stad avser tillsammans arbeta för att möjliggöra Spårväg City förlängs till Ropsten och sammankopplas med Lidingöbanan. Den gemensamma viljeyttringen beskrivs i denna avsiktsförklaring. Genom att signera denna avsiktsförklaring förbinder sig parterna till den gemensamma viljeyttring som beskrivs, parterna förbinder sig inte till några förpliktelser avseende finansiering eller andra åtaganden.

Bakgrund

Planeringen av Norra Djurgårdsstaden och Spårväg Citys förlängning har pågått i flera år. Norra Djurgårdsstaden är indelad i fyra stadsutvecklingsområden; Hjorthagen, Värtahamnen, Frihamnen och Loudden. Mellan Hjorthagen och Värtahamnen ligger Energihamnen som fortsatt ska utvecklas för industri, hamn- och energiverksamhet. När hela Norra Djurgårdsstaden är utbyggd förväntas området få minst 35 000 nya arbetsplatser och minst 12 000 nya bostäder.

Utvecklingen av bostäder och arbetsplatser medför behov av kapacitetsstark kollektivtrafik. Parterna genomförde en utredningsstudie avseende Norra Djurgårdsstadens kollektivtrafikförsörjning under 2017–2020. Utredningen var systemövergripande avseende trafiknät och framkomlighetsåtgärder för att kollektivtrafikförsörja Norra Djurgårdsstaden och fem utredningsalternativ i form av åtgärdspaket studerades. Arbetet leddes av trafikförvaltningen, Region Stockholm, med deltagande från Stockholms Stad (stadsledningskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret) och Lidingö Stad (Teknik- och fastighetsförvaltningen).

Utredningsstudien resulterade i en bedömning att spårväg i kombination med förstärkt trafikering i tunnelbana samt en utvecklad busstrafik inklusive depåfunktioner bäst möter parternas uppsatta mål och efterfrågan på resor till och från ett fullt utbyggt Norra Djurgårdsstaden.

Slutrapporten, ”Kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden (TN 2016–1560)”, godkändes av regionens Trafiknämnd i oktober 2020, som beslutade att rapporten och dess rekommendationer ska användas som underlag för fortsatt dialog mellan parterna. Motsvarande godkännande av rapporten har inte gjorts av Stockholms stad och Lidingö stad.

I både Region Stockholms och Stockholms stads budget för år 2024 finns skrivningar om att nå en avsiktsförklaring/överenskommelse avseende Spårväg Citys förlängning till Ropsten.

Syfte

Syftet med denna avsiktsförklaring är att beskriva och tydliggöra den fortsatta, gemensamma partsviljan att arbeta för att möjliggöra en förlängning av Spårväg City till Ropsten samt sammankoppling med Lidingöbanan.

Det här uppdraget omfattar att ta fram en gemensam inriktning för projektet och att göra det moget för prioritering i angränsande processer. Eventuell prioritering av projektet i exempelvis kommande länsplaneprocess eller partsförhandlingar om finansiering sker inom ramen för en samlad analys och beredning inom dessa respektive processer.

Avgränsning

Denna avsiktsförklaring omfattar endast förlängning av Spårväg City till Ropsten, sammankoppling med Lidingöbanan och gren till Loudden. Spårvägens förlängning är en del av ett åtgärdspaket som rekommenderats som ett resultat av utredningen *Kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden*. Åtgärder för stombuss-, inklusive bussfunktioner, tunnelbane- och pendelbåtstrafiken omfattas inte av avsiktsförklaringen.

Denna avsiktsförklaring reglerar inte fördelning av ansvar eller kostnad mellan de ingående parterna.

Behov kopplat till Alkärrsdepån på Djurgården samt behov av depåkapacitet för museifordon på linje 7 omfattas inte av denna avsiktsförklaring utan behöver hanteras separat av berörda parter.

Förutsättningar och utredningar

Arbete inför denna avsiktsförklaring har i huvudsak utgått från att samma förutsättningar gäller som för det rekommenderade lösningspaketet, kallat "Spår 2", från utredningen *Kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden*. Övergripande innebar "Spår 2", att Spårväg City förlängs från Djurgårdsbron till Ropsten och Loudden och sammankopplas med Lidingöbanan. Spårvägen föreslogs få åtta nya hållplatser samt ett nytt hållplatsläge i Ropsten med tre plattformsspår. Spårvägen föreslogs trafikeras med fyra linjer i 10-miuterstrafik av 40 meter långa fordon. Lidingöbanans depå i Aga antogs ha kapacitet för samtliga fordon i linjetrafik. Förslaget trafikupplägg fordrar att spårvägen i princip får helt eget utrymme på samtliga linjer från Nybroplan samt förbättrad framkomlighet mellan T-centralen och Nybroplan vilket inkluderar att befintliga busshållplatser förläggs utanför spårområdet och spårvägen ges signalprioritet.

Ovan listade förutsättningar motsvarar inte nödvändigtvis hur parterna nu anser att spårvägen bör byggas. Det finns tidigare antagna förutsättningar som en eller flera parter önskar ompröva. Detta föreslås bli ett kommande arbete mellan parterna.

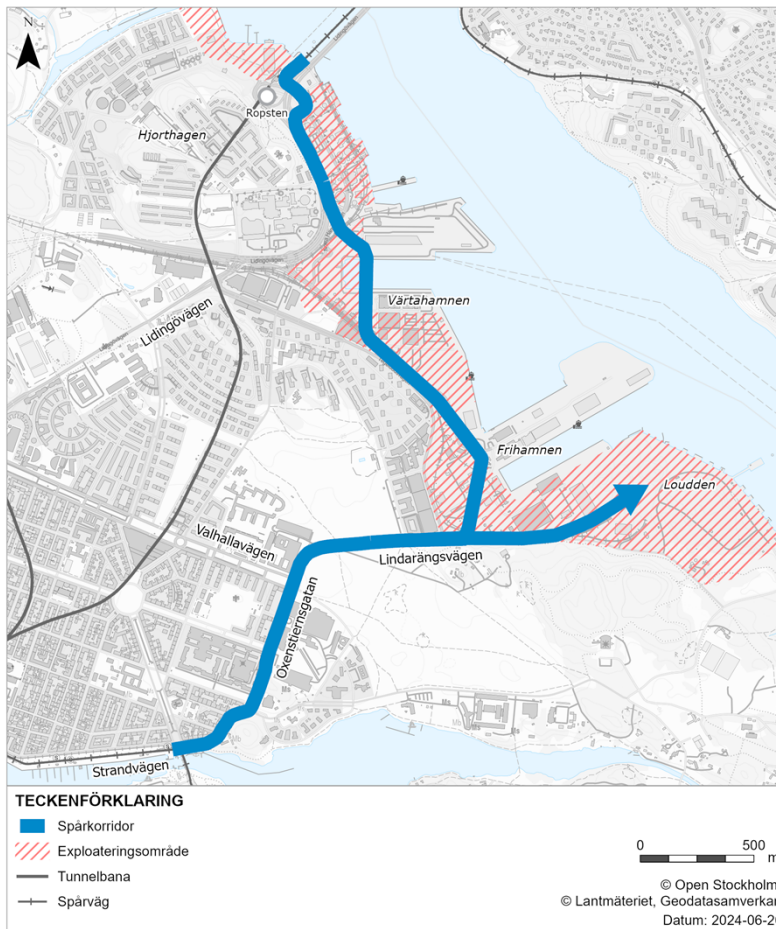
Som underlag till denna avsiktsförklaring har nya utredningar gjorts och befintliga underlag har uppdaterats. I arbete som bedrivits under våren 2024 har vissa förändrade förutsättningar tagits hänsyn till. Dels har prognosåret justerats till 2050 med en ny befolkningsprognos. I tidigare utredning användes 2030 som prognosår där ett fullt utbyggt Norra Djurgårdsstaden förutsattes. Den planering av stadsdelen som fortgått har gjort att spårvägens sträckning genom Värtahamnen har justerats efter nuvarande planering, vilket bland annat innebär att spårvägen måste hantera höjdskillnader.

Ovan nämnda justerade förutsättningar har använts som ingångsvärden i uppdatering av utgifter och kostnader, resandeprognoser och nyttobedömningar.

Ett antal kriterier för att nå framgång har identifierats. Dessa framgångskriterier behöver vara uppfyllda för att spårvägen ska bli genomförbar. Det handlar om att Värtans östra bangård ska flyttas och att det finns möjlighet att få medfinansiering från till exempel staten eller EU. Vidare behöver spårvägen få en utformning som kan passera riksintresset för Östlig förbindelse och Kungliga nationalstadsparken utan negativ påverkan. Spårvägen behöver också passera Energihamnen på ett effektivt sätt. Ovanstående framgångskriterier kommer att hanteras i kommande arbete.

Tänkt spårsträckning

Den tänkta spårsträckningen bygger på att befintlig Spårväg City förlängs från Djurgårdsbron på Strandvägen, Oxenstiernsgatan, via cirkulationsplatsen vid Valhallavägen och längs Lindarängsvägen. Därefter fortsätter spårvägen med en gren ut på Loudden i ny gatustruktur och med en gren via Frihamnen och Värtahamnen i ny gatustruktur för att i Ropsten kopplas samman med Lidingöbanan vid en ny hållplats. Befintlig depå i AGA-området förutsätts tillgodose depåbehovet för linjetrafiken. Figuren nedan visar en korridor för tänkt spårsträckning.



Figur 1: Korridor för tänkt spårsträckning

Utifrån bland annat tids- och kostnadsaspekter behöver eventuella etappindelningar utredas vidare. Etapper kan även innebära utmaningar, till exempel att en utbyggnad söderifrån kräver en tillfällig depå och en utbyggnad norrifrån saknar resandeunderlag.

Kostnader och nytta

Under våren 2024 har trafikförvaltningen arbetat med att aktualisera kalkyl, resandeprognoser och nyttobedömningar för objektet med stöd från Stockholms stad och Lidingö stad.

Arbetet med kalkyl behöver fortsätta gemensamt mellan parterna och fördjupas när sträckningen preciseras utifrån nya förutsättningar.

Nivån på bostads- och arbetsplatsutveckling i Norra Djurgårdsstaden styr behovet av kollektivtrafikkapacitet. Nuvarande resandeprognoser för 2050 visar på ett resande ca 20 % lägre än den prognos som användes i utredningen *Kollektivtrafikförsörjning av Norra djurgårdsstaden*. En bidragande orsak till

detta är att nu prognosticerad befolkningsökning i regionen förväntas bli lägre än den som tidigare antogs samt att antalet bostäder och arbetsplatser skiljer mellan prognos och faktisk planering. Förändrade resvanor till följd av en högre utsträckning distansarbete påverkar även resandet och därmed nyttor. Parterna avser att arbeta vidare med prognosticerat resande.

En uppdaterad nyttobedömning för spårvägens förlängning har gjorts. Även denna har i huvudsak utgått från förutsättningarna i utredningen *Kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden*. Bedömningen visar på negativa nyttor i förhållande till förlängningens bedömda utgift. Detta beror på ett lägre prognosticerat resande och en högre investeringsutgift. Spårväg Citys förlängning till Ropsten bedöms ge en ökad kapacitet och attraktivitet för kollektivtrafiken samt förbättrad tillgänglighet till Norra Djurgårdsstaden och Lidingö. Den förbättrade tillgängligheten ger i sin tur även nyttor i form av ökning av fastighetsvärden. Kollektivtrafikens ökade attraktivitet bör göra det möjligt för fler att avstå bilresande och att minska behovet av parkeringsytor. Parterna kommer tillsammans att vidare uppdatera nyttobedömningen utifrån kommande nya förutsättningar och en då uppdaterad kalkyl för kostnaderna.

Tidplan

En preliminär tidplan för Spårväg citys förlängning till Ropsten bedöms till:

- 5–7 år planering och projektering
- 8–10 år produktion och driftsättning

Denna tidplan förutsätter att spårvägens förlängning genomförs i sin helhet, utan etapper. Vidare antas att samtliga framgångskriterier är uppfyllda och att inga överklaganden sker samt att utbyggnaden sker planenligt.

Det kommer att krävas samordning mellan staden och Regionen för att säkra ett effektivt genomförande för spårvägens förlängning. Beroendena mellan byggandet av bostäder och gatuanläggningar samt spårvägen är tätt sammanknutna. Även processer kring de övergripande riskerna påverkar i hög grad tiden för byggstart och genomförande.

Fortsatt arbete

Efter att denna avsiktsförklaring undertecknats avser parterna att tillsammans arbeta vidare med följande:

- förtydliga fortsatt samverkan och processen för nedan listat kommande arbete
- spårvägens förutsättningar så som sträckning och standard samt vilket syfte spårvägen ska tjäna.

- bearbeta nyttor och kostnader med avseende på de förändrade förutsättningarna för spårvägen.
- uppdatera en samlad effektbedömning (SEB) och kalkyl för att möjliggöra ansökan om medel från Länstransportplan och andra eventuella medfinansieringskällor.
- utreda om en etappindelning är lämplig och i sådant fall hur en etapputbyggnad skulle kunna ske.
- säkerställa tillgången till depåer tillfälligt och långsiktigt.
- utveckla förslag till avtal som specificerar ansvar, finansiering och förvaltning av objektet och hanterar befintliga avtal.

Avsiktsförklaringen har upprättats i tre likalydande exemplar, varav Parterna tagit var sitt.

För Region Stockholm

För Lidingö stad

Ort: Datum:

Ort: Datum:

.....
Underskrift

.....
Underskrift

.....
Namnförtydligande

.....
Namnförtydligande

.....
Titel

.....
Titel

För Stockholms stad

Ort: Datum:

.....
Underskrift

.....
Namnförtydligande

.....
Titel