

## Lärorikt om spårvägsutbyggnad

- Utan samarbete stannar spårvagnen – bred samverkan med alla inblandade är A och O för en smidig utbyggnad.
- Spårvägssatsningar handlar också om stadsbyggnad.
- En kombination av morot och piska rekommenderas för smidiga leveranser.
- Trots att det inte är en ”enkel resa” går det faktiskt att bygga spårväg på ett år.

Det var några av de lärdomar som företrädare för Norrköping, Göteborg och Stockholm berättade om vid Spårvagnsstäderna seminarium i Norrköping den 9 november. Drygt 90 personer från hela Spårvägssverige kom till Norrköping för att ta del av andras erfarenheter och få inspiration och stöd inför egna satsningar.

Konferencier för seminariet var Björn Sylvén som inledde med att visa en bild med flanörer och spårvagnar från området La Défense i Paris.

- Modern stadsplanering är inte fokuserad på bilen utan på människorna, underströk han.

Kommunalrådet Eva Andersson i värdstaden Norrköping hälsade alla välkomna.

- De gula spårvagnarna en del av vår identitet i Norrköping. 2004 firade vi spårvägens 100 årsjubileum.

Från 1950-talet var spårvägen mer eller mindre konstant nedläggningshotad, men i mitten av 1990-talet omvärderades den. 2004 beslutade man att bygga ut linje 2 mot stadsdelarna Hageby, Ljura och Ringdansen, ett arbete som påbörjades 2006. Beslutet om utbyggnad grundades på Norrköpings positiva tillväxt, både ekonomiskt och befolkningsmässigt.

- Jag brukar säga att spårvägen svarar mot tre aspekter; för jämställdhet och jämlikhet och mot segregation. Med jämställdhet menar jag att spårvägen är ett viktigt kommunikationsmedel för kvinnliga resenärer, men den är också attraktiv för medelålders män med portfölj.
- Sträckningen mot invandrartäta områden som Hageby, Ljura och Ringdansen motverkar segregationen och ökar jämlikheten.

Arbetet med den nya sträckningen har enligt Eva Andersson inte varit okomplicerat.

- Vi har arbetat brett med alla inblandade: befolkning, näringsliv, politiker, Östgötatrafiken, Banverket och Boverket. Vi enades om en gemensam målbild och utgick ifrån att spårvägen skulle byggas ut där det bor flest människor. Där 2-an nu går bor 15 000 resenärer inom fem minuter från spårvagnen.

Spårvägsutbyggnaden har också integrerats med stadsutvecklingsfrågor. Där spårvägen dragits fram har områdena förtätats genom småskalig bebyggelse i form av radhus och bostadsrätter.

- Alla detaljplaner har klubbats utan att några överklaganden har gjorts. Jag tror att det beror på att vi förberett allt så väl. Utan samarbete stannar spårvagnen! sa Eva Andersson.

Hon pekade också på några andra erfarenheter som man gjort i Norrköping.

- Det är viktigt att spårvagnen får ta plats och vara synlig i gaturummet. Vi har tagit bilfiler i anspråk och låtit spårvägen gå ända fram till entrén vid Hageby köpcentrum där det tidigare låg en jättelik parkeringsplats.

För att finansiera utbyggnaden hoppades Norrköping först på att få statsbidrag, men några sådana har aldrig beviljats.

- Vi gjorde en samhällsekonomisk kalkyl och frågade oss vad det skulle kosta om vi inte kom igång med bygget. Vi kom fram till att vi inte hade råd att vänta på statliga medel och beslöt därför att bygga på egen hand.

Efter Eva Anderssons inledning fick alla seminariedeltagare möjlighet att provåka den nya fyra kilometer långa sträckan som kostat 40 miljoner kronor per kilometer. Leif Lindberg, teknisk chef i Norrköpings kommun, berättade om bullerreducerande åtgärder i form av vibrationsdämpande mattor, gräs och, i vissa fall, nya fönster i närbelägna hus, gång- och cykelvägar parallellt med spårvägen, bilpendlarparkering vid vändslingan och samordning mellan buss- och spårvagnstrafiken. Bygget av nästa etapp, till Ringdansen, har precis inletts och beräknas vara klar hösten 2011. I framtiden finns också planer på att förlänga spårvägen ända till Söderköping.

Under eftermiddagen informerade Ketil Kindestam, samhälls- och infrastrukturplanerare på SL och Tyréns, om slopandet av den så kallade dubbelprovningen.

Transportinfrastrukturkommittén har föreslagit att spårvägsprojekt enbart kan provas enligt Plan- och bygglagen, PBL, inte som nu enligt *både* PBL och banlagen.

- Man kommer att kunna bygga spårväg och tunnelbana enbart med stöd av detaljplan. Möjligheten att bygga spårväg och tunnelbana med stöd av järnvägsplan behålls dock, bl.a. för att säkra markåtkomst. På så sätt kan planeringsprocessen bli både kortare och effektivare, sa Ketil Kindestam.
- Beskrivning av miljökonsekvenser, MKB, kommer att vara fortsatt viktig, men möjligheterna att överklaga ett beslut minskar.
- Förändringen innebär att en överklagan endast kan ske om man lämnat synpunkter i samrådsprocessen. Om överklagan gäller en viss sträckning kommer inte hela processen att stanna upp, utan det går att påbörja byggnation av andra delsträckor.

Ketil Kindestam bedömer att det sannolikt blir enklare att bygga spårväg med de nya förslagen som kan träda i kraft 1 januari 2012.

### Resandetryck i Göteborg

Göteborg har, liksom Norrköping, en lång och stolt spårvägshistoria. De blåvita spårvagnarna kan nästan betraktas som stadens egen logotype. Trots det fanns även här planer på att lägga ned spårvägen på 1990-talet.

- Valet stod mellan att lägga ned eller att göra en rejäl modernisering och effektivisering, berättade Lennart Löfberg som varit ansvarig för spårvagnstrafiken i Göteborg.

Både känslomässiga skäl och befolkningsprognosen avgjorde.

- Spårvagnarna är en del av stadens identitet. Genom att satsa på dem klarade man det ökade trycket från resande bättre än vad man skulle ha gjort med andra kommunikationsmedel.

Spårvägsutbyggnad handlar inte bara om kommunikationer utan också om stadsbyggnad. Ett av projekten är den så kallade Kringen, Kollektivtrafikringen, som började byggas år 2000 med syfte att sammankoppla linjerna i en ring, så att inte alla behöver passera Brunnsparken. Ett av de nya stråken är det så kallade evemangsstråket som går förbi Ullevi, Scandinavium och Svenska Mässan.

- Vi försöker plocka bort bilarna mer och mer och samtidigt försköna staden, berättade Lennart Löfberg och visade en bild på en bilkö med 90 bilar där samtliga bilförare och passagerare utan problem skulle få plats i ett spårvagnsekipage.

Lennart Löfberg hade en hel del erfarenheter att förmedla från Göteborgs upphandling av Siriospårvagnar, då leveransen försenades med fyra år.

- Det blev en del kulturkrockar om avtal och tider med den italienske producenten Ansaldobreda, men det mesta gick att rätta till. Vi lärde oss att produktionsansvariga bör vara med vid samtalen, annars finns risken att säljarna lovar för mycket.

En annan erfarenhet, enligt Lennart Löfberg, som man nu ska ta med sig inför nya upphandlingar är vikten av att verkligen anstränga sig för att göra en funktionsupphandling och inte stapla tekniska specifikationer på varandra.

- En tredje lärdom är att det inte bara går att åberopa vite vid försenade leverenser, för då tappar motparten lusten. Man måste kombinera piskan med moroten och använda sig av såväl viten som incitament vid sådana här affärer.

## Snabba ryck i Stockholm

När Djurgårdslinjen förlängdes gick det fort. Mindre än ett år efter startskottet kunde den nya linjen Spårväg City invigas i augusti i år.

Gabriella Burel, avdelningschef för SL Spårutbyggnad berättade hur det gick till.

- Beslutet att förlänga Djurgårdslinjen fattades 2007. Man utgick från beräkningar som visar att Djurgården årligen besöks av 15 miljoner människor.
- Beslutet att bygga den första etappen fattades sommaren 2009.

Arbetet var många gånger snårigt, eftersom man inte fick störa biltrafiken i onödan och därför inte kunde stänga av Hamngatan och jobba ostört annat än några dagar under påskhelgen.

- För att det skulle gå snabbt använde vi oss av färdiggjutna betongblock från Holland. Vattenledningsfrågor och träd som kom för nära cykelbanan komplicerade arbetet. Vi fick flytta träden närmare husfasaderna, men där fanns värmeslingor i marken som måste dras om för att träden skulle överleva.

Byggarbetarna arbetade i treskift för att man skulle bli klara i tid.

- Vid Sergels torg måste man göra en tätskiktsrenovering, men eftersom det finns så många affärsinnehavare som berörs är utbyggnaden av denna sträcka uppskjuten.

I nästa etapp bygger man vidare österut till Norra Djurgårdsstaden där en ny stadsdel planeras för 10 000 bostäder och 30 000 arbetsplatser. I Ropsten ska spårvägen förbindas med Lidingöbanan.

- Erfarenheterna visar att det går att förverkliga idéer på kort tid, men också att det är lätt att underskatta projektets omfattning i ett tidigt skede, sa Gabriella Burel.

Stefan Persson, gruppchef vid SL:s planeringsavdelning, är engagerad i arbetet med Tvärbanans förlängning. 51 000 resenärer per dag reser varje dag med Tvärbanan som går mellan Alvik och Hammarby Sjöstad. Nu håller man på att förlänga den med en gren mot Solna och planerar en sträckning norrut; Kistagrenen.

- När det gäller sträckningen är det viktigt att samplanera kollektivtrafiken med bebyggelseutvecklingen, sa Stefan Persson.

Erik Sjaunja, projektledare vid SL:s planeringsavdelning, utgår från prognosen att Storstockholm kommer att öka med 20 000 invånare per år, vilket ställer stora krav på kollektivtrafiken. Därför tar man nu fram en spårvägs- och stomnätsstrategi för länet. I ett första steg omfattar strategin den centrala regionkärnan.

- SL:s mål är att öka kollektivtrafikens marknadsandel och att erbjuda en attraktiv och pålitlig kollektivtrafik. Det kan handla om att renodla vissa gator för bilar och andra för spårvägstrafik.

Idag har SL fyra stombusslinjer i innerstaden som är mycket välanvända, men det finns anledning att öka kapaciteten. En konvertering till spårväg kan erbjuda denna möjlighet. Planeringen av strategin för hela Stockholms län med 26 berörda kommuner ställer stora krav på samarbete.

- Det är viktigt att ha visioner men också att förankra dem brett och djupt, sa Erik Sjaunja.

Text: Maritha Sandberg Löf