

Nyttigt erfarenhetsutbyte

I november arrangerade föreningen Spårvagnsstäderna ett seminarium i Norrköping, med syfte att ge möjlighet till utbyte av erfarenheter mellan etablerade och blivande spårvagnsstäder. Den välbesökta tillställningen bjöd på många intressanta föredrag.

Av Thomas Johansson



Seminariets moderator Björn Sylvé introducerar Ketil Kindestam som berättade om kommande förenklingar i procedur- och planeringsprocesser för nya spårvägar i Sverige.

Föreningen Spårvagnsstäderna anordnade den 9 november i Norrköping ett seminarium där företrädare för Norrköping, Göteborg och Stockholm berättade om erfarenheter vid spårvägsutbyggnader.

Seminarieret samlade 90 delegater, vilket får bedömas som en god anslutning och tyder på att spårvägsfrågorna är aktuella.

Björn Sylvé, informationschef vid AB Stockholms Spårvägar, ledde seminariet och höll ett kort inledande anförande, som sammanfattade den moderna spårvägens egenskaper.

Norrköpings kommun har mentalt gjort en lång resa för att nu till fullo uppskatta spårvägen. Kommunalrådet Eva Andersson (S) talade varmt för trafikmedlet, med

argument som man knappast hörde i vårt land för tio år sedan.

Spårvägen i staden överlevde högertrafikomläggningen 1967, men var ändå ständigt hotad av nedläggning. I mitten av 1990-talet omvärderades den, men ännu återstod mycken planering och opinionsbildning innan ett beslut om utbyggnad till Navestad kunde fattas. Denna gren har faktiskt varit planerad i decennier.

– Tidigare var stadsplanering inriktad på att underlätta för biltrafik, nu är åter människan i centrum, sade Eva Andersson.

Intressant är att i Norrköping används integrationsfrågan öppet som ett argument för att bygga ut spårvägen till invandrartäta områden som Hageby, Ljura och Navestad.

Spårvägsutbyggnaden är i högsta grad ett stadsutvecklingsprojekt och alla detaljplaner har kunnat antagas utan att några överklaganden har gjorts.

För att finansiera utbyggnaden sökte Norrköping statsbidrag, men sådant kunde inte betalas ut, trots att projektet var bidragsberättigat. I en samhällsekonomisk kalkyl fastställdes att det vore bättre att omgående börja bygga i egen regi, än att vänta på statliga medel.

Leif Lindberg, teknisk chef i Norrköpings kommun, var guide på den efterföljande utfärden som företogs med buss och spårvagn på den nyöppnade linjen till den tillfälliga ändhållplatsen vid Trumpetaregatan.

Nästa etapp, fram till Navestad och ändhållplatsen Kvarnberget, torde ha inletts när detta läses och beräknas vara klar för invigning hösten 2011.

På annan plats i denna **Modern Stadstrafik** berättas mer utförligt om bakgrunden

till spårvägsutbyggnaden i Norrköping. Efter spårvagnsutfärd och lunchuppehåll berättade Ketil Kindestam, samhälls- och infrastrukturplanerare vid SL och Tyréns, om hur den så kallade dubbelprövningen kommer att slopas. Det innebär att det ska vara möjligt att bygga spårväg och tunnelbana enbart med detaljplan. Planeringsprocessen blir därmed tidsmässigt kortare och mindre kostsam.

Vidare gäller att överklagande endast kan ske om synpunkter har lämnats under samrådsprocessen. Om överklagande gäller en viss delsträcka behöver inte hela processen ta halt, utan det går att påbörja byggnation på andra delsträckor.

De nya reglerna kan träda i kraft den 1 januari 2012.



Gabriella Burel, avdelningschef för SL Spårutbyggnad, berättade hur Djurgårdslinjen i Stockholm i rekordfart byggdes om och ut till Spårväg city.



Lennart Löfberg redovisade öppenhetigt problemen med de nya spårvagnarna från Ansaldobreda, med starkt försenad leverans.

Näste talare var *Lennart Löfberg* från Göteborg. Han berättade bland annat att det under 1990-talet fanns planer på att lägga ned spårvägen i staden.

Talaren tonade dock ned det historiska faktum att en i staden verksam fordonindustri under årens lopp mer än en gång med intensivt lobbyarbete har försökt visa att spårvägstrafiken bättre kan skötas med busstrafik.

Frågan var om man skulle avveckla spårvägstrafiken eller göra en kraftfull modernisering, effektivisering och utbyggnad. Man valde att behålla spårvägen och att göra en förhållandevis omfattande utbyggnad med nya spåränkar. Dessa kunde finansieras inom den så kallade Göteborgsöverenskommelsen, Göken, som framförhandlades av *Ulf Adelsöhn*, en av de förhandlingsmän som med bland annat staten förhandlade om trafikinvesteringar i landets tre största städer.

Spårvägsutbyggnadsprojekten sammanfattas i den så kallade Kollektivtrafikringen, Kringen, som började byggas år 2000. Syftet med den är att möjliggöra linjedragningar så att inte alla spårvagnar måste passera Brunnsplanen vid färd genom centrumområdet. Man ska observera att någon särskild ringlinje inte finns, eller avses att inrättas, trots att spårdragningarna numera tillåter sådan körning.

I Kringen ingår bland annat Chalmerstunneln, Evemangsstråket utmed Ullevi, Scandinavium och Svenska Mässan samt Badhuslänken mellan Järntorget och Lilla torg, vilken dock ännu inte har kunnat byggas, trots att finansiering är klar sedan många år.

Mest uppeende väckte dock Lennart Löfbergs öppenhjärtiga redovisning av problemen beträffande ibruktagande av de 40 nya helläggolsspårvagnarna av typ Sirio från AnsaldoBreda, med upp till fyra års försenad leverans.

Sammanfattningsvis uppstod kulturkrockar, men man lärde sig att produktionsansvariga måste närvara vid förhandlingarna, att det är bättre att genomföra en tydlig funktionsupphandling och inte föreskriva tekniska specifikationer, samt att det inte är bra att genast återöppna vete vid förseningar, ty då försvinner arbetslusten hos leverantören.

Spårväg city

Därefter berättade *Gabriella Burel*, avdelningschef för SL Spårutbyggnad, hur Djurgårdslinjen i Stockholm i rekordfart byggdes om och ut till Spårväg city. Mindre än ett år efter byggstart kunde den nya linjen invigas i augusti i år. Arbetet pågick tidvis i treskift för att klara tidplanen.

Beslutet att förlänga Djurgårdslinjen fattades 2007. Ursprungligen planerades en så kallad OPS-lösning, men allehanda problem och oklarheter gjorde att processen drog ut på tiden. Därför togs sommaren 2009 beslut att bygga denna första etapp i egen regi.

Anläggningsarbetena var besvärliga, bland annat eftersom biltrafiken måste kunna passera på Hamngatan, med undantag för några dagar under påskhelgen 2010, då det gick att totalavstänga.

Man byggde med en snabb men kostsam metod: Edilon Slab track, med färdiga betongblock som lades på plats på den i förväg iordningställda undergrunden. Rör och ledningar hade dessförinnan flyttats, liksom även en större mängd träd, vilket var nog så spektakulärt.

Hur utbyggnaden nu ska gå vidare är omdiskuterat. Vid Sergels torg och på Klarabergsgatan måste enligt uppgifter från Stockholms stad tätskikten i gatornas bärande betongkonstruktioner renoveras, innan spår kan läggas. Dessa arbeten förväntas inte påbörjas än på flera år.

Därför undersöker nu SL möjligheten att istället påbörja utbyggnaden av Spårväg city i riktning österut, mot Frihamnen, Värtan och Norra Djurgårdsstaden. Vid Ropsten planeras sammankoppling till Lidingöbanan. Då skulle efter om- och tillbyggnad depåanläggningen i AGA kunna användas också för Spårväg city.

Det finns prognoser som anger att en fullt utbyggd Spårväg city

skulle transportera omkring 70000 passagerare per vardag år 2020. Den totala investeringen beräknas till omkring tre miljarder kronor.

Sammanfattningsvis går det alltså att bygga snabbt, men det kan bli kostsamt, och risken för allehanda fel under processen ökar.

Stefan Persson, gruppchef vid SL:s planeringsavdelning, var nästa talare. Han berättade om planeringen för Tvärbanans Kistagren. Beslut om sträckning förväntas under våren 2011.

Intressant påpekande under föredraget var att beträffande Kistagrenens sträckning kommer den att samplaneras med hur ny bebyggelse etableras. Detta är en mycket gammal princip, som man nog trodde var självklar.

Föredragshållaren intervjuas om just Kistagrenen på annan plats i denna **Modern Stadstrafik**.

Avslutningsvis berättade *Erik Sjaunja*, projektledare vid SL:s planeringsavdelning, att nu utarbetas en spårvägs- och stomnätsstrategi för länets 26 kommuner. Ett första steg omfattar den centrala staden, med kopplingar till angränsade banor och bytespunkter.

För innerstaden kan det eventuellt vara aktuellt att vissa gator reserveras för bilar och andra för kollektivtrafik, exempelvis spårvägar. Konvertering av alla eller av några av dagens fyra stomlinjer till spårväg kan övervägas för att öka kapaciteten i kollektivtrafiken. Just kapacitetsbehovet antydde komma att bli nyckelfaktor när val av trafikmedel görs.

Sammanfattningsvis ett mycket bra seminarium där föredragshållarna öppet berättade om både fram- och motgångar. Erfarenhetsutbyte av detta slag är en viktig mission för föreningen Spårvagnsstäderna. Förhoppningsvis blir det snart nya tillfällen, där de som på olika sätt är engagerade i nya spårvägar i Sverige, under ordnade former likt denna, kan träffas och ta del av varandras arbetsresultat, frågor och erfarenheter. □

TILLVERKNING • KONSTRUKTION
INDUSTRI • HANTVERK • BYGG
SPÅRVAGNSSMIDE & REPARATION

**Med mer än 100 års erfarenhet
levererar vi allt från enkla
smidesdetaljer till mer
krävande stålkonstruktioner.**

**Från färdiga ritningar till
egna tekniska lösningar.**

Bengtssons
SMIDE AB

FRESTAVÄGEN 9 EKBÄCKEN 183 75 TÄBY
TEL 08-510 120 69 FAX 510 120 62
WWW.BENGTSSONSSMIDE.SE