



Svenska Spårvägssällskapet Gävleavdelningen

Kontaktuppgifter:

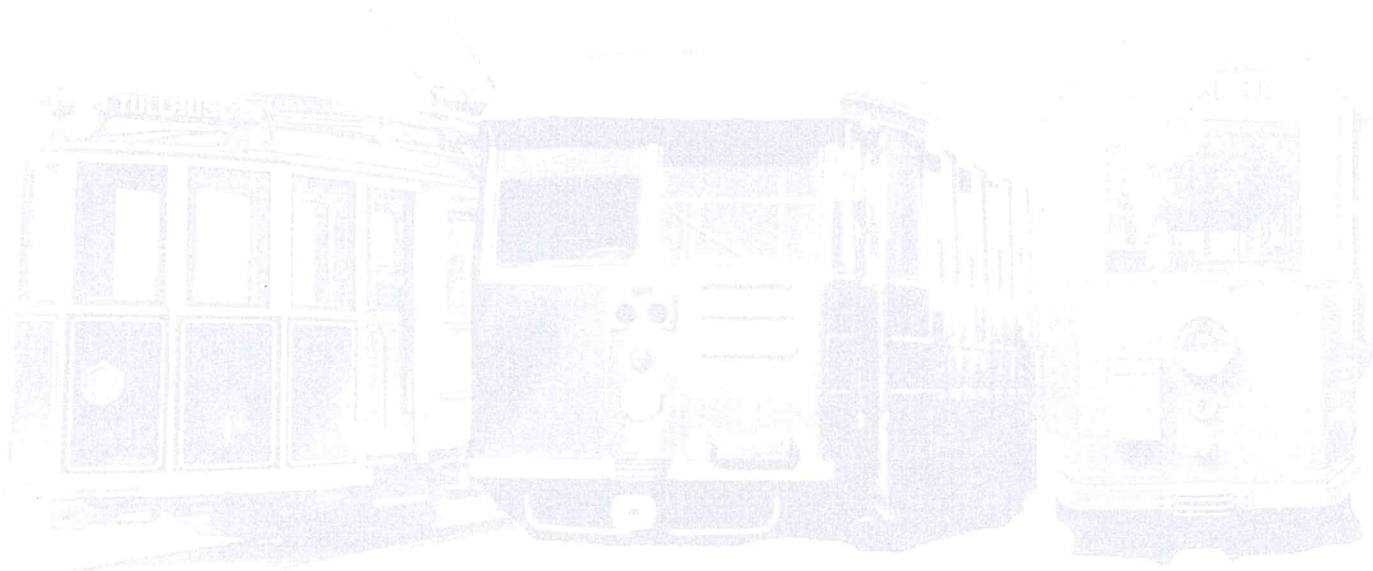
Adress:
Svenska Spårvägssällskapet Gävleavdelningen
c/o Thomas Dahl ordf.
Lugnagatan 13B
80275 Gävle
Daniel Ersson sekr.

Organisations nr:
802430-9569
Kontonr:
8103-4 903 017 868-6

e-post:
gavle@sparvagssallskapet.se
Telefon:
070-282 63 22

070-615 11 03
danielersson@gmail.com

Hemsida:
www.sparvagssallskapet.se
Projektsida:
www.sss-gavle.se



Adress:
Svenska Spårvägssällskapet Gävleavdelningen
c/o Thomas Dahl
Lugnagatan 13B
80275 Gävle

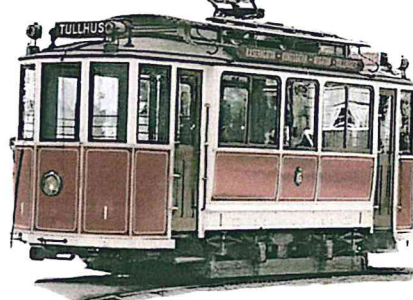
Organisations nr:
802430-9569
Kontonr:
8103-4 903 017 868-6

e-post:
gavle@sparvagssallskapet.se
Telefon:
070-282 63 22

Hemsida:
www.sparvagssallskapet.se
Projektsida:
www.sss-gavle.se

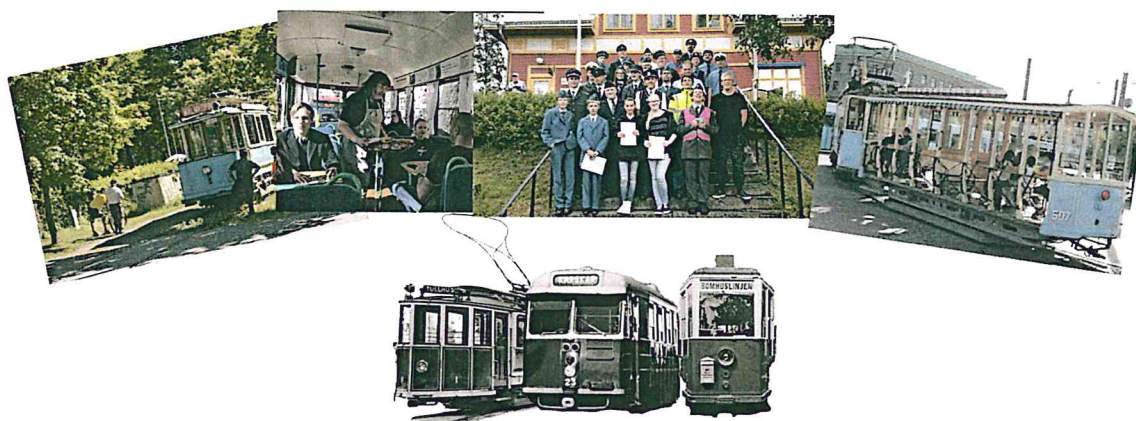
Museispårvägen i

GÄVLE KOMMUN
Kommunledningskontoret
2016 -06- 28
Dnr



Testkörning 2007 vid Gasklockorna i Gävle

Ett arbetsmarknadsprojekt med starka visioner.



Ett samarbetsprojekt mellan Gävle stad,
Arbetsförmedlingen, Näringslivet och turistnäringen.

Staden Havet och Kulturen

Innehåll

- Ansökan arbetsmarknadsprojekt
- Karta spårägande servitut
- Karta Brynäs med planerade museispårvägen inritad röd mot Smurfit Kappa som steg 1 ut till Atlasområdet som steg 2.

Beskrivning:

- Ungdomssektionen
- Ny etableringsgrupper
- Hyra en spårvagn
- Vision cafévagn Restaurangvagn
- Bildkavalkad

Bilagor

- Försäkring
- Hyror Hall
- Hyror Kansli, museum, arkiv.
- Finansiering av aktörernas åtaganden
- Broby Spårs Offert
- Offert Hellgrens Bygg
- Offert Fredde byggare

Innehåll forts.

- Ramböll förenklad förstudie
- Depålayout
- Rapport Gävle Spårvagn Elektrifiering ÅF (från 2006)
- Förslag till ställningstagande
-

FÖRSLAG TILL ARBETSMARKNADSPROJEKT - MUSEISPÅRVÄG I GÄVLE

Exekutiv sammanfattning

Detta är Svenska Spårvägssällskapets Gävleavdelnings förslag till Gävle kommun om att inleda ett arbetsmarknadsprojekt inom vilket föreningen kan fortsätta sitt arbete med restaurering av Gävles gamla spårvagnar. Föreningen önskar även att tillsammans med Gävle kommun enas om en kostnads- och ansvarsfördelning vad gäller anläggning av en museispårväg samt en framtida drift av museispårvagnstrafik.

Denna ansökan består av tre delar:

- **Del ett** är en beskrivning av föreningens bakgrund, nuläge, värdegrund m.m.
- **Del två** beskriver hur föreningen önskar dela kostnader och ansvar med kommunen och andra intressenter under vad föreningen kallar projektfasen, alltså från arbetsmarknadsprojektets inledning till dess att museispårvägen står färdig.
- **Del tre** beskriver hur föreningen önskar dela kostnader och ansvar med kommunen och andra intressenter under vad föreningen kallar driftsfasen, alltså från det att museispårvägen står färdig och arbetet övergår till drift och förvaltning av museispårvägen och museitrafiken m.m.

Som bilaga 1.) finns en redogörelse för vad anläggning av en museispårväg skulle kosta, denna rapport är framtagen av Ramböll Sverige AB och Broby Spår AB.

Vår rekommendation är att ansvar och kostnader under projektfasen fördelas enligt följande:

- Gävle kommun finansierar med stöd av Gävle Energi anläggningen av en museispårväg i Atlasområdet på Brynäs och har ansvar för konstruktion av alla ingående delar som t.ex. spår, kontaktledningar, likriktarstationer m.m. Gävle Energi har utlovat ett stöd på 1 000 000 kr för detta ändamål.
- Gävle kommun står för föreningens lokalkostnader samt lokal- och vagnförsäkringar, en årlig kostnad på ca. 169 417 kr.
- Föreningen ansvarar för arbetsledning och projektledning under restaurering av spårvagnarna, för allt underhåll av föreningens lokaler, för kostnader relaterade till restaurering av spårvagnar samt för utbildning av all personal som behövs för att driva en framtida museispårväg. Föreningen finansierar detta med sponsorstöd och bidrag från tillgängliga källor såsom Riksantikvarieämbetet och Gustaf VI Adolfs fond för svensk kultur m.fl.
- Arbetsförmedlingen står för kostnaden för att tillhandahålla ett tiotal praktikanter som arbetar med restaurering av föreningens spårvagnar tillsammans med föreningens medlemmar. Arbetsförmedlingen har redan öronmärkt 150 000 kr för detta ändamål och har även redan bekostat ett antal praktikanter under 2015.
-
-

Svenska Spårvägssällskapet, Gävleavdelningen, 2016-05-28

-
- Föreningen tillhandahåller genom sin moderförening Svenska Spårvägssällskapets Riksavdelning all den tekniska expertis och konsultation som krävs för att projektet ska bli lyckat.

Vidare är vår rekommendation att ansvar och kostnader under driftsfasen fördelas enligt följande:

- Gävle kommun ansvarar och bekostar anläggning, drift och underhåll av spårvägen i egenskap av spårinnehavare (infrastrukturförvaltare), samt delar av föreningens lokalkostnader (genom ett årligt driftbidrag).
- Föreningen bekostar fortsatt vagnrenovering, vagnunderhåll och personal för drift av spårvagnarna vid evenemang, på högtider, vid bokningar samt under sommarmånaderna även som regelbunden linjetrafik enligt tidtabell.
- Föreningen ansvarar och bekostar även marknadsföring inom Norden riktad främst mot spårvagnsintresserade grupper men även allmänheten i stort.
- Vidare ansvarar föreningen för att bemanna och regelbundet hålla öppet lokaler för ett mindre spårvägsmuseum med butik och café i anslutning till museispårvägen.
- Föreningen ansvarar för att utveckla turistaktiviteter och evenemang i anslutning till spårvagnarna, det finns starka planer på att köra en cafévagn, en Restaurangvagn är även det en möjlighet där en näringsidkare kan driva sin verksamhet, Gasklockorna är en annan naturlig samarbetspartner i samband med evenemang. Tanken är också att det skall finnas en möjlighet till företagsrepresentation, konferens, bröllop, födelsedag där man kan boka/hyra spårvagn.
- Man kan tänka sig ett event där Järnvägs museet tillsammans med oss gör en resa från centralstationen mot Järnvägs museet och därifrån mot Fältskärsgatan för omstigning till Spårvagn turen går i vacker miljö mot Gasklockorna där något kulturevenemang pågår eller liknande man kan även fortsätta mot Atlasområdet där olika hantverkare erbjuder sin konst eller varför inte köpa nyrökt böckling nyfångad fisk kanske till och med fånga själv. Hyra en båt för en tur på havet eller bara fika i någon av caféstugorna. Samarrangemang är en viktig del i hela konceptet där alla medverkar med sin verksamhet.
- Slutligen ansvarar föreningen för fortsatt marknadsföring och samarbete med företag och ungdoms-, kultur- och turistföreningar inom länet för att få till stånd samarbeten och välkomna alla som vill lära sig mer om och prova på alla de områden som är förenade med drift av spårvagnar. En möjlig intäktskälla är exempelvis att ge företag möjlighet till annonsering i anslutning till spårvagnarna.

Intäkterna från detta tillfaller föreningen eller anlitad entreprenör och går i föreningens fall oavkortat till att bekosta föreningens lokaler, underhåll av vagnar och annan spårvagnsrelaterad verksamhet som är förenlig med föreningens stadgar.

DEL 1 – OM FÖRENINGEN, BAKGRUND, NULÄGE OCH FRAMTID

Bakgrund

Svenska Spårvägssällskapets Riksavdelning (hädanefter "SSS Riks"), som äger de kvarvarande spårvagnarna från Gävle Stads Spårvägar (nr. 1, ASJ 1909, nr. 21, Siemens 1940 och nr. 23, Hägglands 1953) har via lokalavdelningen i Gävle inlett arbeten för att kunna göra någon eller några av dessa vagnar trafikeringsdugliga igen. Syftet är att kunna köra dessa på spår i Gävle och därmed visa att Gävle har varit en av Sveriges tretton spårvägsstäder.

SSS lokalavdelning "Svenska Spårvägssällskapet, Gävleavdelningen", (hädanefter "föreningen" och "SSS Gävleavdelningen") som bildades 1967 är i dag en självständig juridisk person med egen styrelse. Föreningen blev juridisk person den 19 februari 2006. Lokalavdelningen har registrerat sig som ideell förening i Gävle kommun i syfte att få del av kommunens möjliga stöd till projektet. Lokalavdelningen äger vagnskorgen till den öppna släpvagnen 104 och har inlett byggandet av ett nytt underrede.

Målet är att minst en av de kvarvarande spårvagnarna ska vara körbar till 2019. Det året är det 110 år sedan spårvägstrafiken inleddes i Gävle och jubileet skulle kunna uppmärksammas med att äkta Gävlevagnar åter skulle kunna rulla på spår i Gävle. Spårtrafikmöjlighet skulle förhållandevis enkelt kunna skapas på befintligt industrispår från Fältskärsleden över Brynäs till hamnen (Atlasområdet). Även de övriga vagnarna kommer givetvis att restaureras med tiden. Om Gävlevagnarna mot förmodan inte är färdigrenoverade har löfte utlovats från museispårvägen i Malmköping att få låna upp trafikfärdiga vagnar tills Gävleflottan är klar.

Föreningens situation i dagsläget

Lokaler

SSS Gävleavdelningen disponerar idag två lokaler på Femte Tvärgatan, ca 150 meter från den tänkta sträckningen för den framtida museispårvägen. Den ena lokalen är på ca 258 kvadratmeter. Med möjlighet till utvidgning i nära framtid. Här står vagn nr. 1 och 23 stationerade, samt släpvagn 104. Restaureringsarbetet är redan påbörjat, vagn 1 har ett helt nytt underrede och nyrenoverade motorer, men vagnskorgen är inte påbörjad ännu. Vagn 23 har gått som inspektionsvagn i Göteborg och är i bra skick men måste återställas till Gävleutförande. Släpvagn 104 har ett nytt underrede men vagnskorgen är ännu i dåligt skick. Totalt har föreningen investerat omkring 500 000 kr i vagnarna under de senaste åren. Detta har bekostats med bidrag ur stiftelser och fonder, senast från Kung Gustaf VI Adolfs fond för Svensk kultur, tidigare från bl.a. GDJ-fonden och Sparbanksstiftelsen samt från Riksantikvarieämbetet (anslaget för arbetslivsmuseer).

Den andra lokalen är på ca 125 kvadratmeter och fungerar som föreningens kansli och möteslokal samt ett litet spårvägmuseum. Möteslokalen är tänkt att dela/hyra ut/till med andra föreningar som Almagrundets vänner, Bomhus hembygdsförening med flera.

Medlemmar, sponsorer och intressenter

SSS Gävleavdelningen har ett femtiotal engagerade medlemmar och medverkar bl.a. regelbundet på utställningar och evenemang som arrangeras av Trafikverket på Järnvägmuseet i Gävle.

Föreningen har ett starkt lokalt stöd, lokala företag bidrar regelbundet med varor och tjänster, under senare år kan nämnas att föreningen har fått mycket hjälp med transport av vagnar, samt tillgång till eltruck, kontorsskrivare, videokanoner och annat som behövs för att föreningen ska kunna bedriva sin verksamhet. De lokala medierna följer oss flitigt och föreningens grupp på Facebook har ett stort antal följare. Föreningen har således ett välförankrat stöd och är omtyckt av lokalbefolkningen.

Dessutom har SSS Gävleavdelningen ett gott samarbete med moderföreningen Svenska Spårvägssällskapet Riksavdelning, som bistår med tekniskt kunnande och expertis, samt även med andra lokalavdelningar och spårvägsföreningar runt om i Norden. SSS Gävleavdelningen fick bl.a. en likriktare att användas till elektrifieringen till skänks av Helsingfors stad under 2014.

Även Arbetsförmedlingen har aktivt stöttat föreningen genom att bekosta ett flertal etableringsplatser där praktikanter initialt har arbetat med att återställa stora delar av föreningens verkstadsutrustning till nyskick. Detta är ett resultat av att föreningen under senare år aktivt har inriktat sig mot att engagera människor i utsatta situationer.

Föreningens värdegrund

SSS Gävleavdelningen är en ideell förening som är öppen för alla och som önskar att våra lokaler blir en social samlingspunkt för alla människor som känner att de vill ingå i en gemenskap där vi tillsammans arbetar för att bidra till en positiv utveckling av Gävle. För många kan det vara svårt att hitta dessa sociala forum, i synnerhet om man av en eller annan orsak är lite utanför samhället, här kan vi göra mycket för att stärka gemenskapen och bli en arena för människor från alla bakgrunder och i alla åldrar.

SSS Gävleavdelningen ser gärna att föreningen och museispårvägen fortsatt blir en naturlig inkörsport till arbetsmarknaden för ungdomar, nyanlända invandrare och människor med arbetsfunktionsnedsättningar.

Föreningens erfarenhet från det pilotprojekt som redan sommaren 2015 genomförts i samarbete med Arbetsförmedlingen är att det finns människor med stort yrkeskunnande vad gäller trä, metall, måleri, mekanik etc. i de grupper som har anlänt till Sverige under senare år. Eftersom renovering av gamla spårvagnar inbegriper alla dessa moment har föreningen goda möjligheter att erbjuda sådana arbetsuppgifter. Föreningen kan samtidigt ge en introduktion till arbetslivet i Sverige vad gäller exempelvis säkerhets- och arbetsmiljöförhållanden, medbestämmanderätt, språkliga förväntningar och krav etc.

Pilotprojektet 2015 visade att de invandrargrupper som kommer från samhällen utan välfungerande offentlig sektor och stat ofta verkligen uppskattar att få stöd och vägledning i hur den Svenska arbetsmarknaden – och det Svenska samhället i stort – fungerar. För den som kommer utifrån kan den Svenska byråkratin vara en nog så hög tröskel att ta sig över,

därtill måste man även lära sig språket och ofta komplettera sitt CV med både utbildning och arbetslivserfarenhet. Allt detta kan föreningen hjälpa till med.

För ungdomar kan föreningen bl.a. erbjuda utbildning och praktik i olika hantverk och yrkesroller samt en gemenskap i SSS Riks ungdomsavdelning som bl.a. bedriver lägerverksamhet och håller spårvagns-LAN m.m. Att engagera sig i en spårvagnsförening är ett spännande sätt att introduceras till teknik och relaterade framtida yrkesmöjligheter. Häribland kan nämnas snickerihantverk, måleriarbeten, plåtslageri, svetsning, glasarbeten, projektledning, bokföring och kostnadsberäkningar, spårvagnsteknik och mekanik, infrastrukturbestämmelser, juridik och spårvagnskörning.

Även människor som är drabbade av arbetsfunktionsnedsättningar kan finna mycket glädje i föreningen. Eftersom det är en ideell förening är alla insatser välkomna. Det ges möjlighet att arbeta i sitt eget tempo och efter egen förmåga. Föreningen erbjuder även en social och avslappnad miljö där man får möjlighet att träffa kollegor, ta en fika och känna att man är en del av en gemenskap, samtidigt ges vardagen en rutin vilket kan vara skönt att falla tillbaka på.

Det befintliga samarbetet med kommunen

För att kunna ta nästa steg och förverkliga ambitionen om att anlägga en museispårväg i Gävle – där Gävleborna får en levande samlingspunkt på Brynäs och ett visuellt tilltalande och historiskt imponerande element närvarande mitt i staden – måste föreningen dock få hjälp av Gävle kommun. Svenska Spårvägssällskapets Gävleavdelning har inte de ekonomiska muskler eller de juridiska befogenheter som krävs för att anlägga och driva en museispårväg. En förutsättning för att föreningens verksamhet ska komma så många Gävlebor till glädje som möjligt är att Gävle kommun tar rollen som spårinnehavare (infrastrukturförvaltare).

En diskussion om detta har under längre tid förts med den tidigare kommunledningen som ställde sig positiva till idén, men det har ännu inte fattats något beslut. I och med att föreningen har löpande kostnader för lokaler men i dagsläget har begränsade möjligheter att generera intäkter så önskar föreningen att ett beslut kan nås senast vid utgången av september 2016. Om Gävle kommun beslutar att de inte vill bidra till att en museispårväg anläggs ser lokalföreningen tyvärr inga andra alternativ än att föreningens verksamhet upphör på obestämd tid och att de återstående spårvagnarna för lång tid framöver går förlorade för Gävles invånare, kanske för alltid.

Föreningens framtid: hur ett samarbete med Gävle kommun kan se ut

Föreningen vill ansöka om att få starta ett arbetsmarknadsprojekt. Föreningen tänker sig ett upplägg i två faser.

Den första fasen blir en projektfas som pågår åren 2016-2019, där Gävle kommun går in och stöttar föreningen med ekonomiska medel för att täcka driftkostnaderna för föreningens lokaler samtidigt som kommunen ansvarar för att museispårvägen anläggs. Mer om det i del två av denna ansökan.

Svenska Spårvägssällskapet, Gävleavdelningen, 2016-05-28

Den andra fasen tar vid när projektfasen är över och museispårvägen är redo att tas i drift. Då övergår samarbetet i en driftsfas där kommunen ansvarar för drift och underhåll av spårvägsanläggningen medan föreningen ansvarar för trafikering, fordonsunderhåll och tillhörande turistaktiviteter. Mer om det i del tre av denna ansökan.

DEL TVÅ – PROJEKTFASEN

Den första fasen blir en projektfas som pågår från 2016-2019, där Gävle kommun går in och stöttar föreningen med ekonomiska medel för att täcka driftkostnaderna för föreningens lokaler och även ansvarar för att museispårvägen anläggs. Samtidigt färdigställer föreningen minst en av vagnarna så att den är i trafikdugligt skick till jubileumsåret 2019. Föreningen är även lovad att låna upp vagnar från Museispårvägen i Malmköping.

Föreningen tänker sig följande kostnads- och ansvarsfördelning under projektfasen.

- Gävle kommun finansierar med stöd av Gävle Energi anläggningen av en museispårväg i Atlasområdet på Brynäs och har ansvar för konstruktion av alla ingående delar som t.ex. spår, kontaktledning, likriktarstation m.m. Gävle Energi har under hand ställt i utsikt ett stöd på 1 000 000 kr för detta ändamål. En komplett kostnadskalkyl för att anlägga detta går att finna i bilaga 1.
- Gävle kommun står för föreningens lokalkostnader samt lokal- och vagnförsäkringar under projektfasen. Föreningens lokalhyra är 153 384 kr för 2016 och försäkringskostnaderna för lokal och spårvagnar uppgår till 16 033 kr för perioden september 2015 – september 2016. Verifikationer i form av hyresfaktura för vagnlokal och kansli lokal samt senaste försäkringsfakturan finns i bilaga 2.
- Föreningen ansvarar för arbetsledning och projektledning under restaureringen av spårvagnarna, för allt underhåll av föreningens lokaler, för kostnader relaterade till restaurering av spårvagnar samt för utbildning av all personal som behövs för att driva en framtida museispårväg.
- Föreningen ansvarar för att marknadsföra sig och bedriva dialog med ungdoms-, kultur- och turistföreningar inom länet för att få till stånd samarbeten och välkomna alla som vill lära sig mer om alla de områden som är förenade med att restaurera spårvagnar. Vidare ansvarar föreningen för att informera alla som är intresserade om möjligheten att få praktisera hos föreningen via föreningens samarbete med Arbetsförmedlingen.
- Arbetsförmedlingen står för kostnaden för att tillhandahålla ett antal praktikanter som tillsammans med föreningens medlemmar arbetar med restaurering av föreningens spårvagnar under projektfasen. Arbetsförmedlingen har redan öronmärkt 150 000 kr för ett arbetsmarknadsprojekt.
- SSS Riks kommer att bidra till projektet genom att ställa vagnarna till förfogande, bidra med entusiasm, kompetens och mantimmar för rådgivning till den nödvändiga lokala projekt- och arbetsledningen.
- SSS Riks bidrar med stöd vid ansökningar om kompletterande finansiering. Sådan är redan sökt hos Gävle kommun, hos GDJ-fonden och hos Sparbanksstiftelsen. Ytterligare bidrag kommer att sökas från Riksantikvarieämbetet (anslaget för arbetslivsmuseer), Kung Gustaf VI Adolfs fond för Svensk Kultur.
- SSS Riks ställer teknisk kompetens med mera till förfogande för projektet. Detta innebär att SSS bidrar med direktiv, anvisningar och råd för hur renoveringen skall genomföras och vilka

metoder som skall användas. I den mån tjänster från specialistverkstäder behöver anlitas kommer SSS att anvisa lämpliga leverantörer. SSS ställer också tillgängliga ritningar, fotografier och reservdelar till förfogande i den mån de är bevarade och tillgängliga. SSS meddelar föreskrifter om hur vagnarna skall underhållas efter renovering.

- SSS Riks ställer trafikteknisk kompetens till förfogande och bidrar till utbildning av den personal som fr.o.m. jubileumsåret väntas bemanna, framföra och underhålla spårvagnarna i Gävle.
- SSS Riks medverkar med stöd i ansökan om trafikeringstillstånd för den trafik som kan komma att bedrivas i Gävle. Tillståndsgivare är dels spårägarna, dels Transportstyrelsen.
- SSS Riks förbehåller sig rätten att, även när vagnarna formellt är deponerade till lokalavdelningen i Gävle, få visa och köra vagnarna vid Museispårvägen Malmköping, som är Sveriges Lokaltrafikmuseum med spårvagnar i trafik från de flesta av Sveriges tretton spårvägsstäder.

DEL TRE – DRIFTSFASEN

Den andra fasen tar vid när projektfasen är över och museispårvägen är redo att tas i drift, då övergår samarbetet i en driftsfas där kommunen ansvarar för drift och underhåll av spårvägen medan föreningen ansvarar för trafikering, fordonsunderhåll och tillhörande turistaktiviteter.

- Gävle kommun ansvarar och bekostar drift och underhåll av spårvägen i egenskap av spårinnehavare (infrastrukturförvaltare), samt delar av föreningens lokalkostnader i form av ett årligt driftbidrag.
 - Föreningen bekostar vagnunderhåll och personal för drift av spårvagnarna vid evenemang, på högtider, vid bokningar samt under sommarmånaderna även som regelbunden linjetrafik med turistprägel. Föreningen ansvarar och bekostar även marknadsföring inom Norden riktad främst mot spårvagnsintresserade grupper men även allmänheten i stort.
 - Föreningen ansvarar även för att utbilda och rekrytera frivillig personal som vill lära sig mer om spårvagnar och arbeta som konduktörer, spårvagnsförare och andra funktioner som behövs för att tillgodose besökarnas behov.
 - Vidare ansvarar föreningen för att bemanna och regelbundet hålla öppet lokaler för ett mindre spårvägmuseum med butik och café i anslutning till museispårvägen.
 - Föreningen ansvarar för att utveckla turistaktiviteter och evenemang i anslutning till spårvagnarna, det har bl.a. inletts samtal med Gevalia om att köra en cafévagn, en Restaurangvagn är även det en möjlighet där en näringsidkare kan driva sin verksamhet, Gasklockorna är en annan naturlig samarbetspartner i samband med evenemang. Tanken är också att det skall finnas en möjlighet till företagsrepresentation, bröllop, födelsedag där man kan boka/hyra spårvagn. Se bilaga.
 - Slutligen ansvarar föreningen för fortsatt marknadsföring och samarbete med företag och ungdoms-, kultur- och turistföreningar inom länet för att få till stånd samarbeten och välkomna alla som vill lära sig mer om och prova på alla de områden som är förenade med drift av spårvagnar. En möjlig intäktskälla är exempelvis att ge företag möjlighet till annonsering i anslutning till spårvagnarna.
- Föreningens intäkter från ovanstående går oavkortat till att bekosta drift av föreningens lokaler, underhåll av vagnar och övrig spårvagnsrelaterad verksamhet som är förenlig med föreningens stadgar.

Slutsats - Nyttan för berörda parter

SSS Gävleavdelningen är övertygad om att en museispårväg skulle göra stor nytta för Gävle.

Gävle kommun och Arbetsförmedlingen får möjlighet att erbjuda lokal arbetskraft två-tre autentiska objekt med Gävleanknytning, vars återskapande till trafikdugligt utförande även innebär en kulturell och teknikhistorisk insats för den egna staden. Objekten kräver fleråriga insatser, men kan delas upp i etapper, som kan vara lättare att överblicka och finansiera.

Gävle kommun får en utomordentlig möjlighet att på ett trovärdigt sätt planera och genomföra ett spårvägsjubileum år 2019. En gott stöd kommer, bekräftat genom tagna kontakter, att kunna lämnas av Sveriges Järnvägmuseum – som numera tillhör Trafikverket – och Gävle Energi.

SSS får möjlighet att återföra sina fyra Gävlevagnar till trafikdugligt utförande, något som annars inte skulle vara möjligt för sällskapet under överskådlig tid.

De lokaltrafik- och Gävlehistoriskt intresserade får möjlighet att samlas kring ett eget projekt på hemmaplan samtidigt som de ingår i den nationella gemenskap som SSS erbjuder genom motsvarande lokalavdelningar i Sundsvall, Uppsala, Stockholm, Sörmland, Östgöta, Göteborg och Malmö.

Utåt sett kommer museispårvägen och museet ha kvaliteter som en turistattraktion och inte minst vara en del av kollektivtrafiklösningen vid evenemang ute vid Gasklockorna. Den tänkta dragningen av museispårvägen knyter på ett naturligt sätt samman de nya stadsdelarna längst Gävleåns yttre delar med Centralstationen och stadskärnan.

En museispårväg knyter givetvis även an till Gävles historia och kommer ge gävleborna ett väldigt visuellt inslag i stadsmiljön som de kan känna stolthet över, signalvärdet i detta ska inte underskattas med tanke på att Gävles självbild för många kanske har fått sig en törn under senare års industrinedläggningar. Det finns många erfarenheter att hämta från andra platser i Sverige där museal spårvägstrafik har blivit en viktig del av ortens profil, här bland Stockholm (Djurgårdslinjen), Göteborg (Ringlinien) Malmö (Museispårvägen) och Malmköping i Flens kommun med Museispårvägen.

Vi hoppas att denna beskrivning av idén och möjligheten att finna lokala samverkans-möjligheter ska vara tilltalande för berörda intressenter i Gävle. Potentialen är stor för att lyckas i genomförandet och fyra äkta Gävlespårvagnar i trafik jubileumsåret 2019 är något som vi är övertygade om att staden kommer att ha stor glädje av.

En museispårväg kommer att inte bara stärka Gävle utan även regionen genom ett starkt samarbete med företagarna i och kring Gävle. Regionalt kommer Gävle att stärkas ytterligare då samarbetet med Arbetsförmedlingen interfieras med arbetsmarknadsåtgärder som stärker individen i sitt val av yrke och får en språngbräda att kunna referera till i sina fortsatta yrkesval.

Svenska Spårvägssällskapet, Gävleavdelningen, 2016-05-28

Utbyte och samarbete med de lokala småföretagen kring Brynäs är en given plan som redan rönt uppskattning. Samarbete och utbyte över gränser är en stark vision SSS-Gävleavdelningen tror på. Ett planerat samarbete genom Central Baltic Group lyfter Gävle i regionen och internationellt.

Många kommer att vilja studera vårt projekt och det kommer att generera viktiga besök till regionen.

Till invigningen 2019 planeras H.M. Kung Carl XVI Gustaf som är vår bidragsgivare i restaureringarna och HKH. Prinsessan Madeleine, Hertiginna av Gästrikland att inbjudas för att inviga denna historiska tilldragelse.

2016-05-28

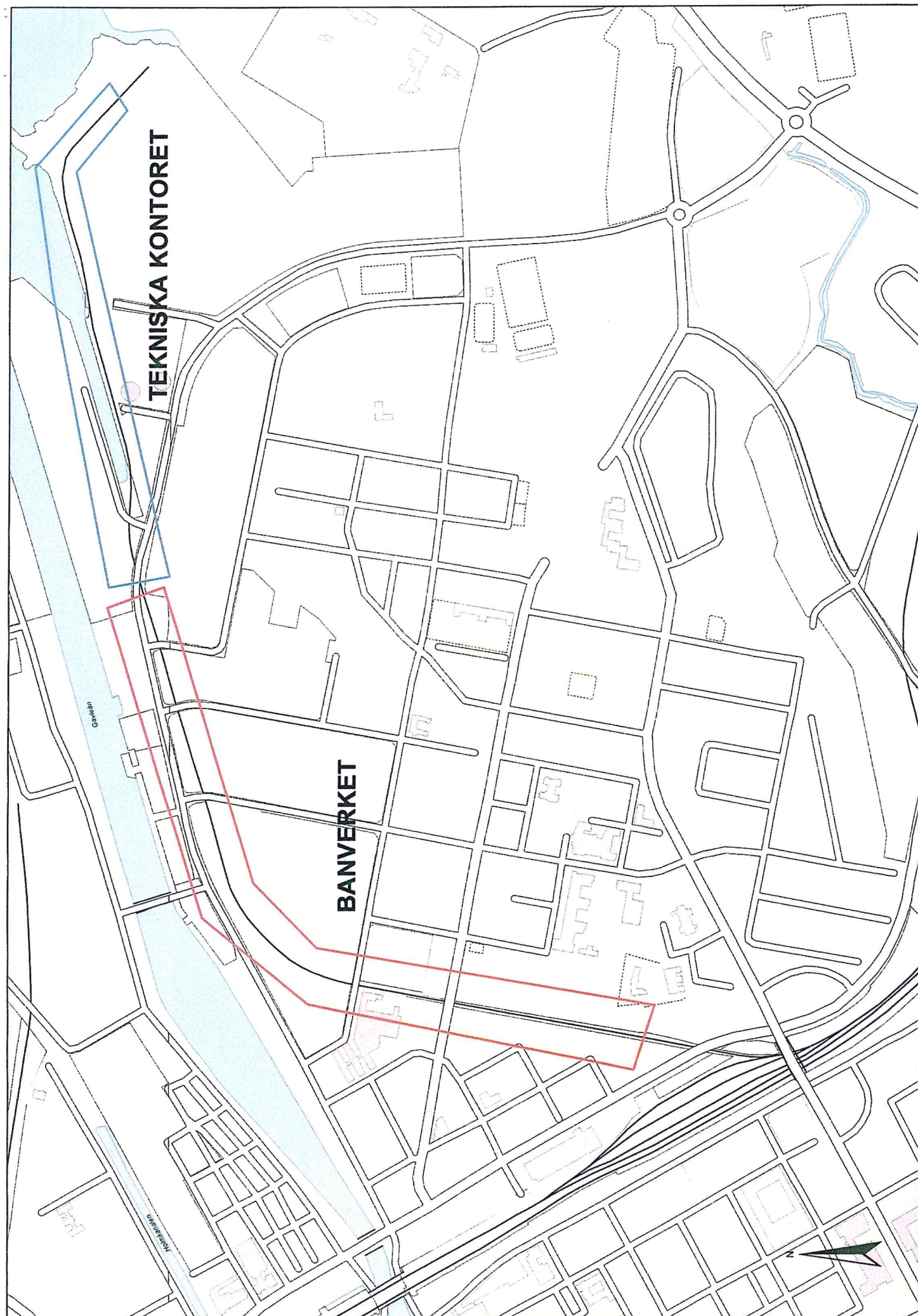


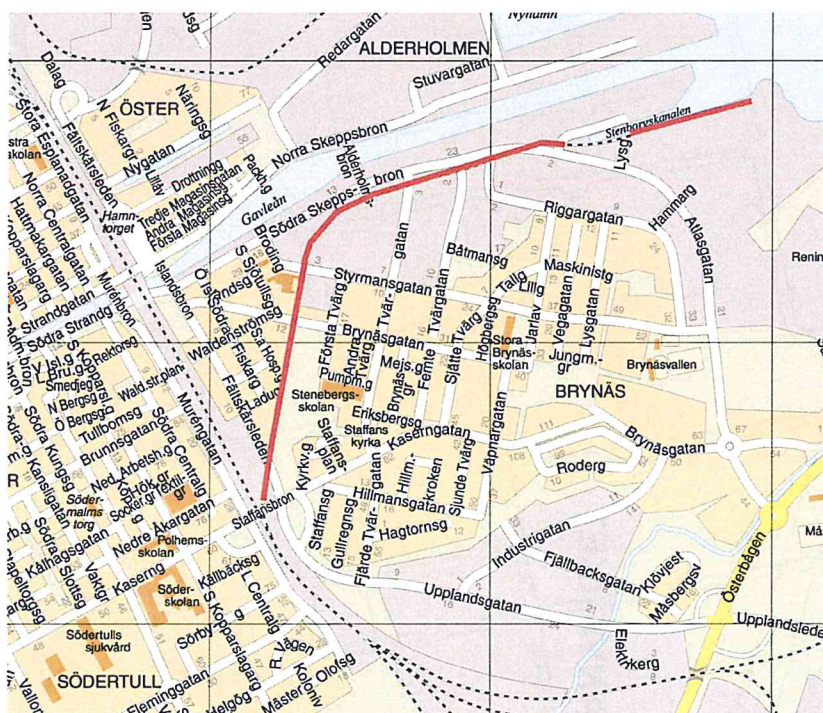
Thomas Dahl

Ordförande, Svenska Spårvägssällskapet Gävleavdelningen



GÄVLEAVDELNINGEN





Ungdomsektion en framtidstro.



Här finns också plats för ungdomar

Svenska Spårvägssällskapet arrangerar varje år ett juniorläger för ungdomar i åldern 12-18 år. Vi samlas i Malmköping där lägret går av stapeln en vecka i juni/juli. Här kan likasinnade ungdomar från hela Sverige samlas och umgås och dela sitt gemensamma intresse för bland annat kollektivtrafik, veteranspårväg och bussar.

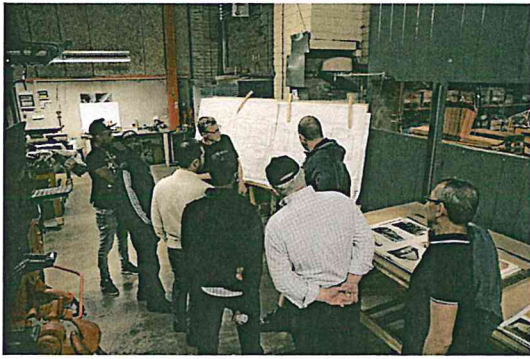
Under veckan gör vi utflykter, badar, grillar men även en del tekniskt arbete på museispårvägen. Ungdomarna får utbildning som bland annat biljettörer och konduktörer, beroende på deras ålder. De hjälper även till att bedriva trafiken och lär sig mer om nutida och dåtida kollektivtrafik.

Även i lokalavdelningen välkomnas ungdomar.

Nyetableeringsgruppen 2015

ett samarbete med Arbetsförmedlingen.

Ett pilotprojekt med 10 deltagare som gav gott resultat för deltagarna.



Ett inledande besök hos fordonsmagasinet för studie av renoveringstekniker.



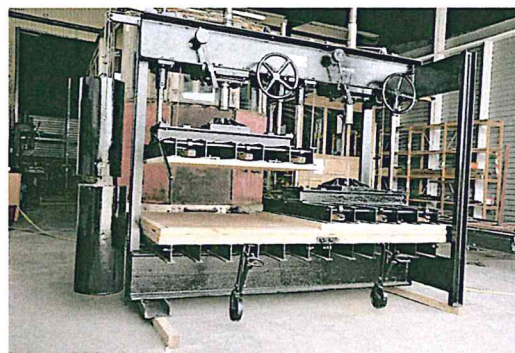
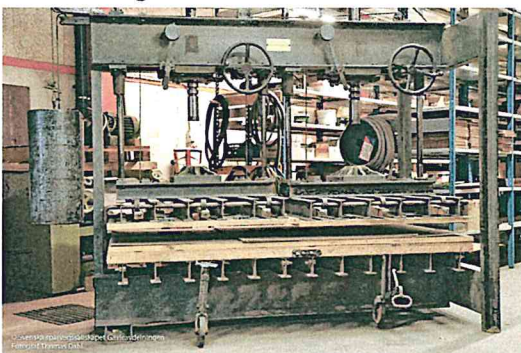
Gruppen bestod av deltagare från olika delar av världen som behövde träna på Svenska språket och få en intrudution av hur den Svenska arbetsmarknaden fungerar, resultatet blev mycket gott.



Den skänkta Bandsågen fick sig en ordentlig renovering till nyskick



Tillverkning av snickerier



Den gamla fanérpressen rustades upp även den till nyskick

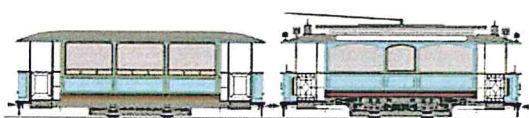
Deltagarna stärkte sin egen identitet och självkänsla under dessa 4 månader.
Ett nytt sådant projekt planeras även under 2016.

Fullt möjligt att genomföra även i Gävle

Anpassningen görs utefter Gävles förutsättning men även andra spårvagnar från andra städer och tidsepoker kan gästköras per säsång.

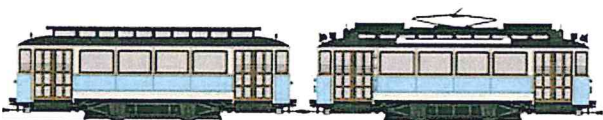
I vilken tidsålder vill du färdas?

Vi har vagnar som trafikerade Stockholms gator redan på 1910-talet. Den yngsta vagnen är från 1960-talet. Sedan har vi även vagnar från 1920-, 30-, 40 och 50-talet. Vagnarna är valda för att kunna spegla olika epoker av Stockholms spårvägshistoria. Vilken tidsepok föredrar du?



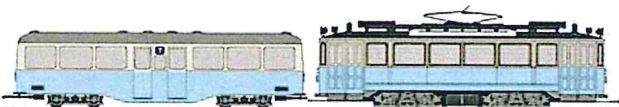
1910-TALSTÅGET

De första elektriska spårvagnarna som efterträdde hästspårvagnarna. Har öppna plattformar och körs därför mest under den varma årstiden.



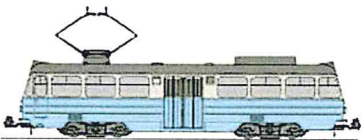
1920-TALSTÅGET

Det klassiska innerstadståget som stockholmarna kunde uppleva mellan 1920-talet och början av 1960-talet.



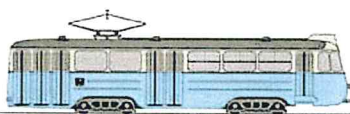
1930-TALSTÅGET

Förortsbanetåget som gick på sträckor som senare fick tunnelbana, exempelvis banorna till Skarpnäck, Mälarhöjden, Fruängen, Ångby, Nockeby samt till Sundbyberg.



1940-TALSTÅGET

Den klassiska Ångbyvagnen, som också fick efterföljare på Lidingöbanorna.



1950-TALSTÅGET

Mustangtåget, som var höjden av modernitet under åren 1947-1967.

Begär vår prislista och menyföreslag

Vad kostar det? Begär offert. Vår lägsta debitering är för en timme. Därefter debiterar vi för påbörjad halvtimme. Våra menyer erbjuds antingen som tallrik eller buffé. Givetvis ska ni färdas ständsmässigt! Vi pryder er vagn med svenska flaggor.

Vill ni dekorera den på annat sätt går det bra under villkoren: det måste ske på egen kostnad, det får inte skada vagnen och det får inte hota trafiksäkerheten.

Varmt välkommen ombord!



ÖVERRASKA DINA GÄSTER MED EN SPÅRVAGNSFÄRD UTÖVER DET VANLIGA.



AB STOCKHOLMS SPÅRVÄGAR
FALKENBERGSGATAN 2, 115 21 STOCKHOLM
TEL: 08-660 77 00. E-POST: INFO@SS.SE
HEMSIDA: WWW.SS.SE

En fantastisk möjlighet även i Gävle.

Givetvis anpassat efter Gävles kulturutbud och förutsättningar.



Din fantasi och våra spår är det enda som sätter gränser

Visste du att du kan hyra din egen spårvagn? Din fantasi och våra spår är det enda som sätter gränser.

Födelsedag, personalfest, utflykt, säljkårens kick off, jubileet, svensxan eller varför inte en romantisk middag – allt är möjligt!

Ni väljer själva i vilken typ av vagn ni vill färdas. I vår trivsamma sällskapsvagn njuter ni av god mat och en storslagen utsikt. Är ni nostalgiska och gillar att väcka uppmärksamhet färdas ni i vagn 335, som är byggd på en vagn från 1920-talet. Till större sällskap rekommenderar vi våra mustanger, som förflyttar hundratals personer på oslagbart kort tid. Esteter väljer säkert Stockholmsmustangen, som ansågs vara världens vackraste vagn när den kom på 1940-talet.

Oavsett vilken vagn ni väljer kan vi garantera en oförglömlig spårvagnstur och ett minne för livet!



RÄKNA MED GOD MAT OCH TREVLIGT SÄLLSKAP – UTSIKTEN FÅR NI PÅ KÖPET!

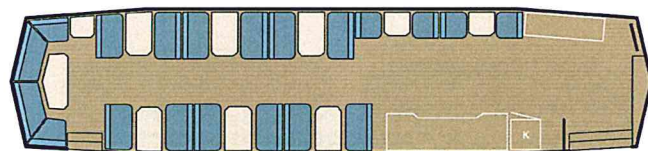
Stans bästa fönsterbord

Avnjut en riktigt god middag vid stans bästa fönsterbord med utsikt över Strandvägen, Djurgården och Kungliga Dramaten.

I vår omtyckta restaurangvagn dukar vi upp attraktiva spårvagnsmenyer i olika prislägen. Tänk dig att avnjuta en god måltid vid stans bästa fönsterbord!

Vad sägs om en delikatesstallrik med god lantpaté, kyckling och purjolökspaj, vällagrad cheddarost eller en god generös buffé, uppdukad i vagnen där gästerna tar för sig själva!

Vi erbjuder fyra prisvärda menyalternativ. Därutöver kan du själv komponera din helafton à la Carte!



SÄLLSKAPSVAGNEN, NR 618, HAR PLATS FÖR 32 SITTANDE GÄSTER.



Picknick i det gröna

Kombinera spårvagnsutfärden med en trivsam måltid i det gröna.

Vi ordnar picknickkorgen som, förutom den goda maten, innehåller duk, servetter, tallrikar, glas och bestick. Sedan är det bara att välja ut en mysig plats, duka upp och njuta.



FINNS DET EN VACKRARE PLATS FÖR ETT MÖTE I DET GRÖNA ÄN PÅ DJURGÅRDEN?

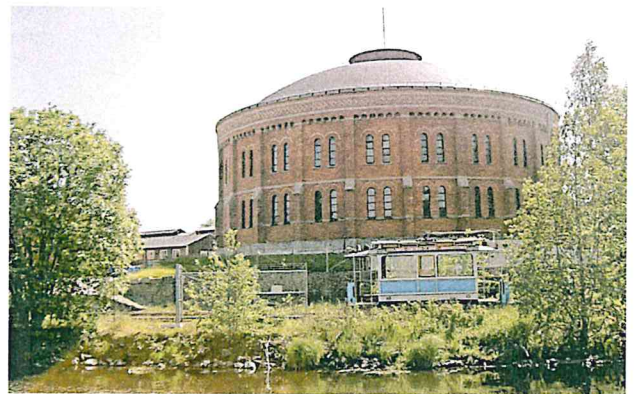
En vision med möjligheter till utveckling



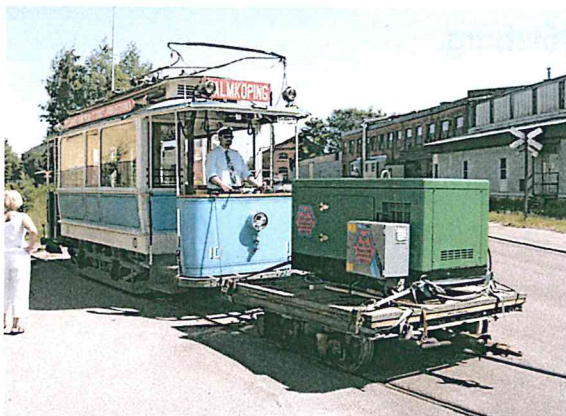
En tänkt omstigningsplats mellan rälsbuss och spårvagn för färd mot havet eller Järnvägs museet



Spårvagn ända fram till havet och Atlasområdet.



Testkörning vid Gasklockorna



Från Atlasområdet ut på banan mot Fältskärsleden



Ett somrigt stopp vid grönskande Stenebergsparken

Café och restaurangvagn är ett uppskattat inslag en möjlighet även i Gävle



En näringsidkare har möjlighet att driva sin verksamhet ombord på anpassad släpvagn.

Att hyra en spårvagn för bröllop, födelsedag, konferens eller företagsrepresentation har blivit ett mycket lyckat och uppskattat alternativ på de museispårvägar som har infört detta.



Partyvagnen

Vagn 100 har plats för cirka 30 sittande gäster. Denna vagn är den enda vagnen i Ringliniens samling som inte har sitt ursprung från Göteborg.

Vagnen körs bara i abonnemang.
Utöver bord och soffor som säten har vagnen bardisk, stereo och toalett.

Faktura

Fakturanr 85510917272, Försäkringsnr SP80032.7.1



1 (1)

Svenska Spårvägssällskapet Gävleavd.
c/o Thomas Dahl
Lugna Gatan 13 B
802 75 GÄVLE

19 augusti 2015

Försäkringstagare	Svenska Spårvägssällskapet Gävleavd.
Organisationsnummer	8024309596
Försäkringsnummer	SP80032.7.1
Avtalstid	fr.o.m. 26 september 2015 t.o.m. 25 september 2016
Totala årliga premie	16 033 kr
Pris för avtalstiden	16 033 kr

Att betala: 16 033 kr

Försäkringens delar och pris:

Egendom	15 454 kr
Ansvar	579 kr
Summa	16 033 kr

Observera att utebliven betalning gäller inte som uppsägning av försäkringsavtalet.

Kontaktuppgifter:

Mikael Hellsing, Telefon: +46243444885, Mejl: mikael.hellsing@if.se
Servicecenter Telefon: +46 60 633 53 19, Mejl: servicecenter@if.se

Fakturauppgifter:

Att betala:	16 033 kr	Bankgiro:	5952-8380
Betala senast:	26 september 2015	IBAN:	SE1495000099601800363119
OCR/Referensnr	85510917272	BIC/SWIFT:	NDEASESS

Inbetalning från utlandet kan göras till Nordea Bank Sweden.

Vid försenad betalning tillkommer en avgift som för närvarande är 60 kr.



Fakturadatum 2016-05-10

Referensnummer
13106-47C
Anges vid betalning

SSS Gävleavdelningen
C/O Thomas Dahl
Lugna Gatan 13B
802 75 GÄVLE

Hyresfaktura enligt kontrakt nr: 13106

Hyresperiod jun-16

Information Tillfällig lagring enligt kontrakt nr 40701 debiteras nedan.

Specifikation

Grundhyra					6 250 kr
-----------	--	--	--	--	----------

Värme (Fjärrvärme)		50% motsvarar 8-10 grader			792 kr
--------------------	--	---------------------------	--	--	--------

	2015	0,00%	Index		
Ei			Preldebitering		500 kr

Tillfällig lagring:	Spårvagn	14,5 X 4			1 305 kr
---------------------	----------	----------	--	--	----------

Nettosumma					8 847 kr
------------	--	--	--	--	----------

Moms	25,0%				2 212 kr
------	-------	--	--	--	----------

Summa att betala:					11 058 kr
--------------------------	--	--	--	--	------------------

Oss tillhanda senast 2016-05-31

Efter förfallodagen debiteras dröjsmålsränta med f.n. 10,0%.
Vid eventuell försening uttages en avgift per betalning med f.n. 450 kr.

Elgro AB
Femte Tvärgatan 4
802 84 GÄVLE

Telefon: 026 - 519 000
www.elgro.se
Säte: Gävle

BankGiro: 988-2697
PlusGiro: 35 83 45-7
Moms reg nr. SE556271460901
Bolaget har F-skattebevis



Fakturadatum 2016-05-10

Referensnummer
13202-47C
Anges vid betalning

SSS Gävleavdelningen
C/O Thomas Dahl
Lugna Gatan 13B
802 75 GÄVLE

Hyresfaktura enligt kontrakt nr: 13202

Hyresperiod jun-16

Information

Specifikation

Grundhyra	4 000 kr
-----------	----------

2015	0,00%	
El	Preldebitering	1 000 kr

Rättelse	Pga bristande grundbelysning t.o.m dec 16.	-2 000 kr
----------	--	-----------

Nettosumma	3 000 kr
------------	----------

Moms 25,0%	750 kr
------------	--------

Summa att betala:	3 750 kr
--------------------------	-----------------

Oss tillhanda senast 2016-05-31

Efter förfallodagen debiteras dröjsmålsränta med f.n. 10,0%.
Vid eventuell försening uttages en avgift per betalning med f.n. 450 kr.

Elgro AB
Femte Tvärgatan 4
802 84 GÄVLE

Telefon: 026 - 519 000
www.elgro.se
Säte: Gävle

BankGiro: 988-2697
PlusGiro: 35 83 45-7
Moms reg nr. SE556271460901
Bolaget har F-skattebevis

Finansiering av aktörernas åtaganden

Gävle kommuns åtagande föreslås budgeteras som investering samt årlig driftkostnad för spåranläggning och vagnhall.

Gävleavdelningens åtagande finansieras genom egna arbetsinsatser på ideell grund samt genom bidrag från offentliga och privata aktörer.

Vägledande principer

1) Gävle kommun svarar för spåranläggning, elektrifiering och vagnhall samt tillståndsansökan hos Transportstyrelsen som innehavare av spåranläggning.

Vissa kostnader är framtagna genom Gävleavdelningens försorg och med professionellt stöd av Ramböll och Broby Spår. Se kostnadsbilaga.

Det återstår att uppskatta projekteringskostnaderna samt komplettera med kostnader för enkla hållplatser, placering och komplettering av likriktarstation

2) Svenska Spårvägssällskapet, Gävleavdelningen, svarar för vagnar, trafikpersonal, teknisk personal, uniformer, biljetter, säkerhetssystem, utbildning, fortbildning, trafik samt tillståndsansökan hos Transportstyrelsen som trafikutövare. Vagnrenovering förutsätts till stor del kunna ske som ett arbetsmarknad- och integrationsprojekt.

3) Parterna svarar tillsammans för planering och genomförande av jubileumsarrangemang sommaren 2019 (Spårväg i Gävle 110 år), fortsatt årlig planering för optimal spårvägsdrift samt arbeta för att spårvägssatsningen i Gävle skall gynna Gävle som turiststad och fler besökare till staden.

Arbetsmarknads- och integrationsprojekt

Svenska Spårvägssällskapet, Gävleavdelningen, kan med stöd av Gävle kommun renovera befintliga Gävle-vagnar till trafikdugligt skick. Detta föreslås ske genom ett arbetsmarknadsprojekt, där ledningen av projektet sker i Spårvägssällskapets regi.

2 personer x 26 000 kr x 12 mån	624 000 kr
Lönebikostnader ca 42 %	262 000 kr
Indirekta kostnader ca 15 %	<u>133 000 kr</u>
Summa ledningskostnader	1 019 000 kr
Lokalkostnader	153 384 kr

Försäkringskostnader 16 033kr

Materialkostnader Planeras ske genom sponsring

Intäkter

Utvecklingsbidrag EU 50% av kostnaderna.

FEDECRAIL 50% av kostnaderna.

ESF ESF-rådet i Norra Mellansverige kommer att öppna utlysningar den 15 maj som pågår till och med augusti 2016. Ansökningarna prioriteras i december med projektstart januari-februari 2017. (<http://www.esf.se/Min-region/Norra-Mellansverige/>)

Arbetsförmedlingen 150 tkr

Då mycket av material finns begagnat så kan kostnader halveras betydligt.

Mängdförteckning - Bana/KTL
Underlag: Förslag - 2016-04-11

Depåanslutning för SSS-Gävle

Pkt	Objekt	Enhet	Mängd	A-pris	Kostnad	Anm.
1	Befintligt spår					
1.1	Rivning av befintliga spår för anslutning till depån, inkl. återställande av gatan (asfaltering mm)	spm	27	250	6 750 kr	Bredd=4,0m, samt del av parkering
1.2	Spårslut (typ: hjulstopp/spårspärr) i änderna av sträckan för spårvagnstrafik	st.	2	7500	15 000 kr	
1.3	Plattformer vid hållplatserna; av trä	st.	3		0 kr	L x B x H (m): 25,0 x 2,5 x 0,305 SS Gävle Prissätter
1.4	Justering av komplettering av moträl och gaturäls flänsar, pga äldre hjulprofil	spm	40	1000	40 000 kr	Gäller endast vid befintliga plankorsningar och växlar
1.5	Rivning av befintlig gatuöverbyggnad mm, för nytt spår (RÖK: - ca 0,5m) samt återställande och kompletteringar	kvm	700	900	630 000 kr	Asfalt, schaktmassor, btg. Ny terrass 0,1.Exkl tippavgifter
					0 kr	
2	Nytt spår				0 kr	
2.1	Nytt spår 60Ri2, inkl. tråsliprar, spårhållare, spik/skruv (för raka spår) alternativ inkl. tråsliprar, K-befästning med underlaggsplattan (för spår i kurvan) samt övergångssvetsar, kompletterande återställning (asfaltering) för spår 1, 2 och 3 mm. Komplet	spm	174	9200	1 600 800 kr	Utomhus
2.2	Nytt spår 60Ri2 (atl. 50E3 som självbärande), inkl. tråsliprar, spårhållare, spik/skruv (för raka spår) alternativ inkl. tråsliprar, K-befästning med underlaggsplattan (för spår i kurvan) samt övergångssvetsar, kompletterande återställning (asfaltering) för spår 2 och 3 mm. Komplet	spm	61	9200	561 200 kr	Inomhus; spår 2: även inkl. arbetsgrop mm
2.3	Nya spårväxlar, typ: 60Ri2-R19,283-1:3,33, kompletterande återställning (asfaltering) samt manuell omlägningsanordning mm. Komplet	st.	2	725000	1 450 000 kr	Utomhus
2.4	Spårslut/stoppanordning för spår 1	st.	1	25000	25 000 kr	Utomhus Stoppbock / Egen tillverkad
2.5	Spårslut/stoppanordning för spår 2 och 3	st.	2	2500	5 000 kr	Inomhus Klackar
2.6	Makadam, tvättad, 16-32 mm	m3	230	0	0 kr	Ingår i Pkt 2,1 & 2,2
					0 kr	
3	Kontaktledningsanläggning				0 kr	
3.1	Kontaktledningsstolpe (linjestolpe) med fot, L1/7.1	st.	43	15500	666 500 kr	
3.2	Kontaktledningsstolpe (linjestolpe) med fot, L2/7.1	st.	4	18500	74 000 kr	
3.3	Kontaktledningsstolpe (linjestolpe) med fot, L3/7.1	st.	5	26500	132 500 kr	
3.4	Fundament L1	st.	43	32500	1 397 500 kr	Inkl stoppning spår , EJ ev tippavgifter
3.5	Fundament L2	st.	4	34500	138 000 kr	Inkl stoppning spår , EJ ev tippavgifter
3.6	Fundament L3	st.	5	36500	182 500 kr	Inkl stoppning spår , EJ ev tippavgifter
3.7	Avspänningsbrygga 3m	st.	3	58000	174 000 kr	
3.8	Enkelutliggare	st.	43	6200	266 600 kr	
3.9	Sektionsutliggare	st.	5	10800	54 000 kr	
3.10	Växelytliggare	st.	4	10800	43 200 kr	
3.11	Viktavspänningar	st.	8	30500	244 000 kr	
3.12	Kontaktledning	m	1800	245	441 000 kr	
3.13	Kontaktskenort	m	75	10800	810 000 kr	
3.14	För reglings system i hallen	st	1	100000	100 000 kr	
3.15	Frånskiljare i stolpe & 50mtr kabel mot LS	st	1	55000	55 000 kr	
					0 kr	
4	Projekterings kostnader	st	1	870 000	870 000 kr	Se mail Ramböll
5	Övrigt					
	Placering inkoppling av LS					SS Gävle
	Ta-planer vid schakt					SS Gävle
	Tippavgifter (20m3 x52st = 1040m3) för ktl-fund					SS Gävle, Markundersökningar ej gjorda
	Tippavgifter (700m2x0,5=350m3) för nya spåren					SS Gävle, Markundersökningar ej gjorda
						Ej med , behov måste diskuteras

Budget pris 9 982 550 kr

Hellgrens Bygg & Entreprenad

OFFERT PÅ TRE ST SPÅRVAGNS PERONGER

I offerten ingår

Perongerna byggs i rtyckimpregnerat virke och har måtten 25mx2,5m +ramp höjd ca 35cm från spåret

Det byggs handikapp ramper på alla tre perongerna

Det monteras räcken på perongerna

Det monteras en nerklädnad på perongerna

En av ramperna byggs lös på marken och blir delningsbar

Dom andra två byggs på plintar som grävs ner

Ingår ej i offerten

Grävnings arbete vid banvallen och montering av plintar då det behövs tillstånd för maskinföraren att arbeta vid järnväg , detta skulle beställaren undersöka.

Plintar och det material som erfordras för montering av dessa inkl arbete

Eventuella utbildningar och tillstånd för arbete vid banvallen tillkommer

I priser ingår

Virke , stenplattor , skruv , hålplåtar , transporter , servicebils kostnader , arbete , säkerhets utr så som varselkläder , hyra av elverk , deponi kostnad för tryckt virke

Pris 279800 kr

OBS MERVÄRDESSKATT TILLKOMMER PÅ PRISERNA

Med vänliga hälsningar

Tomas Hellgren



Allt inom byggnation
www.freddebyggare.se

2016-05-12

*Ny byggnation av 3 st perronger *

FreddeByggare tackar för inbjudan till en offert

Summa **232000** kr ex moms

I anbudet ingår följande :

- *Bygga 3st perronger 2,5x25 + ramp + staket
var av en uppdelad så man kan flytta på den .
- *plintar , bjälklag .trall , staket enligt kund och ritning .

I anbudet ingår ej:

- *utbildning om så behövs .
- *grävmaskin , lastmaskin, transporter
- *Vvs
- *Målning
- *El

Eventuella extraarbeten debiteras med 450kr / H ex moms samt material .
Anbudet är giltigt i 30 dagar.

Vi hoppas på vårt anbud är till Er belåtenhet!

--

M.V.H

Fredrik Johansson

www.freddebyggare.se
info@freddebyggare.se
Tel. 070-3355929
org. nr 7806297532

PM Förenklad Förstudie - Teknisk beskrivning

Handläggare (beställare)	Granskad (beställare)	Godkänd (beställare)	
Harald Knutsen			
Upprättad av	Granskad av	Godkänd av	
Bogdan Luczak	Juan Pulgar		
Dokumentnr	Datum	Senaste rev och datum	Status
b-xxx-720-0001	2016-04-11		
Depåanslutning för Svenska Spårvägssällskapet - Gävleavdelning Förenklad Förstudie för bedömning av genomförbarheten Bana Ramböll Sverige AB			

Innehållsförteckning

1	Allmänt	3
1.1	Sammanfattning	3
1.2	Föreskrifter och regler	3
2	Befintlig förhållanden (befintlig anläggning)	3
2.1	Beskrivning av nuvarande förhållanden	3
3	Planerade åtgärder	3
3.1	Beskrivning av åtgärder på blivande linjespår	3
3.2	Beskrivning av åtgärder på blivande anslutning till depån	4
3.3	Spårgeometri (för depåanslutning)	4
3.4	Banöverbyggnad	4
3.5	Uppställning	5
	Bilagor	5
	Plan/Skiss: Depålayout med spåranslutning, dat: 2016-04-11, skala 1:500	5

1 Allmänt

Teknisk beskrivning Bana, enligt nedan syftar till för att beskriva banstandard vid ny- och ombyggnad av spåranläggningen mellan befintlig industrispår och depåanslutning vid kv. Gjutaren (Brynäs 24:1) i Gävle samt eventuell påverkan på omgivningen mm.

1.1 Sammanfattning

Efter platsbesök (2016-02-23) samt med kartunderlag (från Gävle kommun) har Ramböll tagit fram förslag över spårteknisk utformning av anslutningsspår mellan fastigheten inom kv. Gjutaren och närmaste industrispåret. Förslaget omfattar även redovisning av möjliga spårlayouten för enklare depå (inom samma område). Behov av eventuella spårjusteringar/upprustningen av befintligt industrispår ej studerats, endast övergripande beskrivningen redovisas.

1.2 Föreskrifter och regler

Framtagning av denna Förstudie baseras på Stockholms Trafikförvaltningen regelverk och normer för Tvärbanans standard.

2 Befintlig förhållanden (befintlig anläggning)

2.1 Beskrivning av nuvarande förhållanden

Befintlig industrispår (Hamnspåret) omfattar sträckan på ca 1500m, mellan anslutningsväxel mot Trafikverkets anläggning vid södra bangården (Brynäs 84:1) och Södra Hamnpiren (Brynäs 86:1) – gamla varvsområdet.

3 Planerade åtgärder

3.1 Beskrivning av åtgärder på blivande linjespår

Längs befintlig sträckan (beskriven i kap. 2.1) planeras det museal spårvägs trafik, med framtida möjligheten för trafik med modernare fordon (t.ex. A30-A35).

3 st. hållplatser, utrustade med enklare träplattformar (25,0m x 2,5m x 0,305m) planeras.

Vid varje ände av befintlig anläggning anordnas det enklare hjulstoppsanordning för att skydda övriga spår från tågrörelse utanför sträckan (t.ex. ursparingsanordning/spårspärr).

Vid plankorsningar med gaturäler samt vid växlar (vid moträler) behövs det åtgärder för att minimera ursparingsrisk p.g.a. olika hjulsprofiler används för spårvagnar (bastardhjulet) och för Trafikverkets fordon.

Elektrifiering av sträckan för spårvagnstrafik har ej studerats i detalj, för förutsättningar hänvisas till tidigare utredning, dat: 2006-03-24.

3.2 Beskrivning av åtgärder på blivande anslutning till depån

Från sidospåret till linjen, i höjd med Femte tvärgatan, ansluts nytt spår mot framtida depån. Anslutningen omöjliggör befintlig dragning till industriområdet, spår över gatuutrymme rivs.

Även parkeringsplatser vid närområdet påverkas (anspråk: ca 5,5 kvm av bef. mark).

Inom depån (kv. Gjutaren) föreslås 2 gatuväxlar för att möjliggöra uppställning utomhus (spår 1) samt 2 spår (spår nr 2 och 3) inomhus (verkstadshallen).

Hallportar skall vara minst 6,0m bredda mht fria rummet, kurv tillägg samt minst 0,5m fri passage enl. krav från Arbetsmiljöverket.

Inom verkstadsdelen önskas att spår 2 kompletteras med arbetsgrop samt takarbetsplats. Detta ställer krav på kontaktledningsanläggning som skall utformas med ktl-linan samt sektionering och utrustning för förreglingssystem mot takarbetsplatser. Även fjärstyrda brytare och nödfrånkoppling för ingår i utformningen.

3.3 Spårgeometri (för depåanslutning)

Horisontalgeometri:

- Spårvidd: 1435mm +/- 2mm
- Kurvradie: 19,5-20,0m
- Växlar: 2 st. enkla, typ: Ri60-R19,283-1:3,33, med manuell omlägningsanordning
- Anordnad rälsförhöjning: Ej aktuellt

Vertikalgeometri: ingår ej i Förstudie.

Höjning av mark/gatunivå vid infart till depån (från Femte tvärgatan), med ca 0,4-0,5m nödvändigt!

3.4 Banöverbyggnad

Gatuspår, med 60Ri2 räler, med spårhållare, markkomplettering med asfalt mm

Spårtekniska komponenter och anordningar:

Räler: gaturäl: 60Ri2, inom arbetsgropen kan vara aktuell med självbärande (UIC60).

Övergångsräler: vid övergångar mellan befintlig linje (troligen SJ43) och 60Ri2.

Sliprar: träsliprar, c/c 800mm (i kurvradie c/c 650mm)

Befästningar: spik/skruv på raka delar (med spårhållare) alt. K-befästning (med underläggsplatta) vid radier

Skary: helsvetsat (skarvfritt)

Dilationsanordning: Ej aktuellt

Rälsvandringshinder: slipersankare, vid behov (inom egen banvall, i kurvradie <300m)

Spårviddshållare: enligt SLs typritning: S2-53324 (för gaturäler, i raka spår)

Ballast: makadam, tvättad, 16-32mm

Skyddsräler: Ej aktuellt.

Smörjningsapparat: Ej aktuellt

Svetsmetod: termitsvetsning samt formsvetsning (vid platsbrist)

Stoppbock: spårslut för spår 1, 2 och 3 utformas med enklare stoppanordningar (t.ex. påsvetsade hjulstopp).

Neutraltemperatur: +22 °C

Spår mellan bef. linje och gatuspår: träsliprar, Hey-back befästning, underläggsplatta och vignolräl

3.5 Uppställning

Hinderfria längder på uppställningsspår inom depån är:

- Spår 1: ca 25m
- Spår 2: ca 38m (inomhus)
- Spår 3: ca 20m (inomhus)

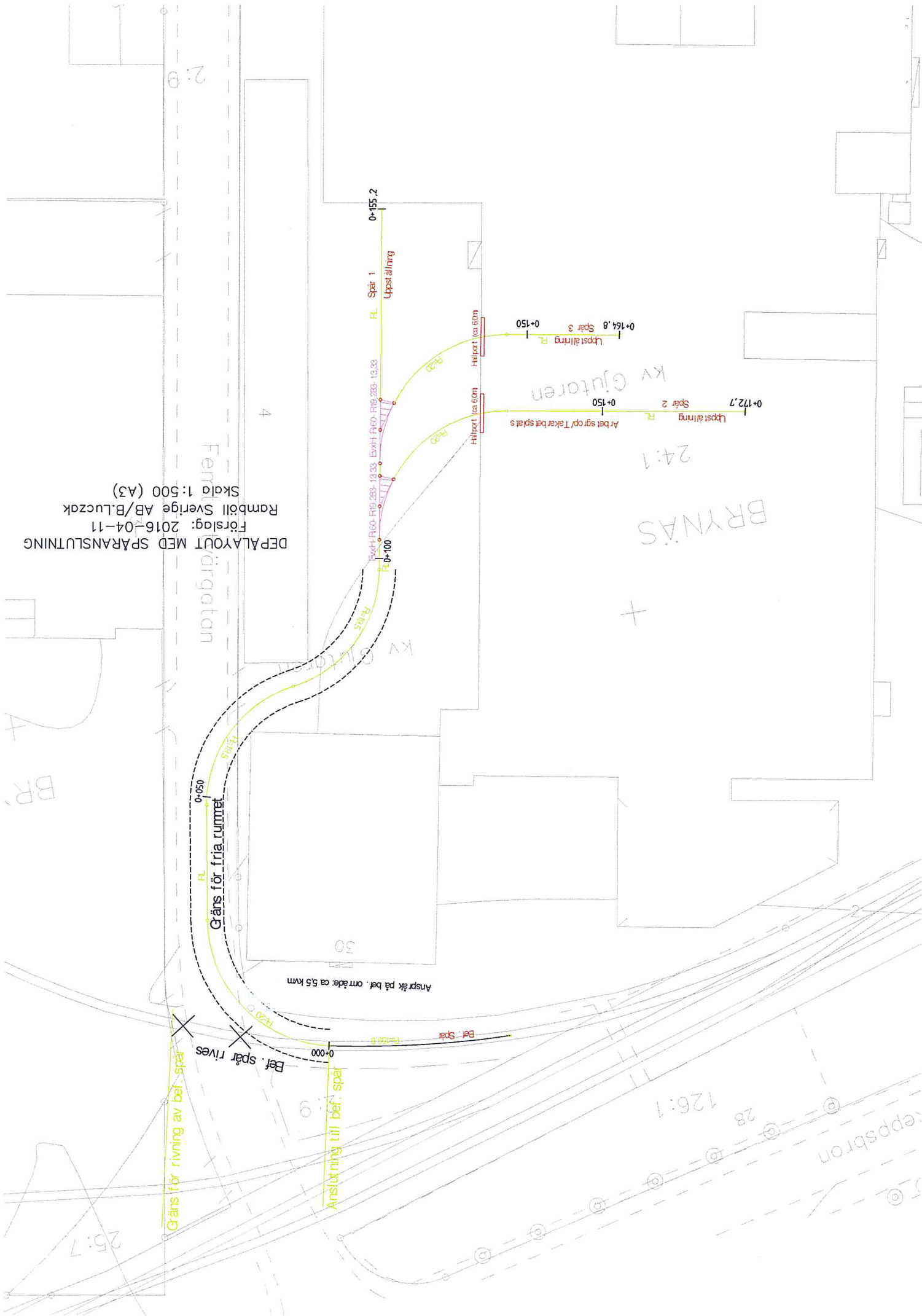
Längder för spår 2 och 3 kan justeras vid förlängning inom uppställningshallen.

Bilagor

Plan/Skiss: Depålayout med spåranslutning, dat: 2016-04-11, skala 1:500.

Innehåller spårssystem inkl. växlar, radier, spårnamn med längdmätning samt preliminär placering av andra objekt, rivning av befintligt spår mm.

DEPALAYOUT MED SPÄRANSLUTNING
Förslag: 2016-04-11
Ramböll Sverige AB/B.Luczak
Skala 1:500 (A3)





Rapport PM-Ktl-Gävlespåravn-02

Gävle – Elektrifierad spårvägstrafik

Förutsättningar samt kostnad om museal
spårvägstrafik inleds och elektrifiering med
kontaktledning skall utföras.

Per J. Apelnyd

ÅF-Infrastruktur AB

Upprättad av

Thomas Lange

ÅF-Infrastruktur AB

Mottagen av

Uppdragsnamn:
Skepat datum:
Sparat datum: 2006-03-23

Unr:
Version:
Dokument id:

Innehåll

INLEDNING	3
1.1 Bakgrund	3
1.2 Syfte med rapporten	3
1.3 Omfattning och avgränsningar	3
2 FÖRUTSÄTTNINGAR	3
2.1 Normer, kriterier samt erhållna riktlinjer	3
2.2 Referensmaterial.....	3
3 BESKRIVNING AV ELEKTRIFIERING.....	4
3.1 Kraftförsörjning.....	4
3.2 Kontaktledning.....	4
3.3 Övrigt avseende elsäkerhet.....	4
4 KOSTNADER.....	4
5 SAMMANFATTNING.....	5

Rapportshistorik

Ordinarie revisioner i omvänd kronologisk ordning:

Version	Datum	Ändrat avsnitt	Beskrivning	Utfärd av	Gransk av	Godk av
01	2006-03-23		Internleverans	PAd		
02	2006-03-24	1 och 5	Externleverans	TSL		

Inledning

1.1 Bakgrund

Initiativ har tagits för att inrätta museal spårvägstrafik i Gävle. Med relativt små insatser skulle det vara möjligt att köra spårvagn på hamnspåret som leder från bangården ned till gamla varvsområdet för Gävle varv. Detta områdes attraktivitet förväntas öka kraftigt genom bl.a. Briggen Gerda-projektet och omdaning av gasklockorna till arena för teater, sportevenemang, mässor m.m.

Ovanstående sträckning är idag ej elektrifierad, att installera kontaktledning medför normalt relativt höga kostnader.

1.2 Syfte med rapporten

Att kortfattat beskriva förslag på anläggningsutformning samt framförallt delge en uppskattad installationskostnad. Rapporten kan ligga som underlag för beslut om vidare utredning om elektrifiering skall utföras.

1.3 Omfattning och avgränsningar

Rapporten omfattar ej:

- Genomgång av platsspecifika förutsättningar som kan påverka installationskostnaden något.
- Installationskostnader om delar av materialen kan erhållas i princip gratis, d.v.s. demonterad material.
- Någon förprojektering av anläggning.
- Underhållskostnad, driftkostnad, kostnader felavhjälpning osv.

2 Förutsättningar

2.1 Normer, kriterier samt erhållna riktlinjer

- Ca 2,3 km spår skall elektrifieras med kontaktledning, likström 750V.
- Starkströmsföreskrifterna ELSÄK-FS skall gälla för hela anläggningen.
- Spåret är befintligt, anläggningen är utförd på egen banvall.

2.2 Referensmaterial

Ref	Dokumentnamn	Utgiven av	Dok. Nr	Utgåva
[1]	MfSS	Svenska spårvägs-sällskapet	Nr1, feb 2006	

3 Beskrivning av elektrifiering

3.1 Kraftförsörjning

Då det idag ej finns någon 750V likströmsanläggning för spårvägstrafik i Gävle måste en likriktarstation byggas.

Likriktarstationen utrustas förslagsvis med:

Inkommande brytarfack (hsp), reläskydd, hsp mätfack, transformator (10600/480V, 315 kVA), likriktare (660V, 600A), LS utg brytarfack+reläskydd, hjälpsp försörjning, fjärrkontroll.

Högsäbningssabonnemang anordnas med matning från lokal elleverantör.

3.2 Kontaktledning

Vi förutsätter traditionella "runda" kontaktledningsstolpar för spårväg med fundament.

Vi har förutsatt ca 40 m spannlängd.

Utliggare av stål med isolator för direktupphängd kontaktledning.

Kontakttråd typ Cu 100 mm².

Utmatningsnings/sektioneringsfrånskiljare anordnas utanför likriktarstationen.

Skydds- och driftjordning utförs enligt gängse praxis för spårvägstrafik på egen banvall.

3.3 Övrigt avseende elsäkerhet

Vägportaler anordnas vid vägkorsningar.

Eventuell komplettering av befintliga staket utmed sträckan.

Ett antal varningsskyltar skall anordnas.

Drifttillstånd, samråd, abonnemang, övervakning

4 Kostnader

- Kostnad för likriktarstation enligt kapitel 3.1 ovan, på plats monterad inkl projektering, driftsättning mm: **ca 2.900.000 kr**
- Kostnad för kontaktledning enligt kapitel 3.2 ovan, inkl projektering, driftsättning mm: **ca 1.050.000 kr**
- Kostnad för övrigt enligt kapitel 3.3 ovan **ca 250.000 kr**

Summa: ca 4,2 miljoner

5 Sammanfattning

För att elektrifiera ca 2,3 km järnväg för spårvagnstrafik blir installationskostnaden över 4 miljoner kronor. Denna siffra är hög i förhållande till antalet spårmeter. I totalsumman ser vi att drygt 70% av kostnaden avser likriktarstationen samt att själva kontaktledningen är ca 25 %.

Ovanstående kostnad är uppskattad samt bygger på angivna förutsättningar. Anläggningen som beskrivs i kapitel 3 är även av normal standard för reguljär spårvagnstrafik i lägre hastighet, motsvarande till exempel den som bedrivs i Norrköping.

Frågan är: Går det att elektrifiera för en lägre kostnad ?

En likriktarstation som skall kopplas in måste uppfylla gällande föreskrifter. Om en begagnad likriktarstation som ej uppfyller effektbehovet där den idag är monterad kan inköpas till Gävle så finns det troligtvis pengar att tjäna in.

I själva kontaktledningsanläggningen finns det mindre möjligheter att spara, till exempel genom att använda begagnade stolpar. Procentuellt påverkar detta inte slutkostnaden så mycket, eftersom utliggare, montering, fundament, projektering ändå tillkommer.

I kalkylen finns viss osäkerhet då någon förprojektering ej har utförts och kalkylen bygger på vissa antaganden. Fundamentssättning, drifttillstånd, abonnemang etc. är kostnader som det råder störst osäkerhet om.

Slutsatsen är:

Elektrifiering är fullt möjlig, dock blir installationskostnaden relativt hög i förhållande till antalet spårmeter. Om man i en framtid överväger att expandera spårvägslinjen blir meterkostnaden mer gynnsam. Den höga installationskostnaden beror till stor övervägande del på kraftförsörjningen som måste installeras.

Om en elektrifiering är intressant rekommenderas en förprojektering som lokaliserar eventuella hinder utmed banan samt utreder möjligheterna med begagnad station för kraftförsörjning. Därmed kan en mer exakt, och kanske en mer gynnsam, kostnadskalkyl utformas.

Eftersom trafiken skall bedrivas med museala vagnar kan även möjligheten till viss sponsring av investeringskostnaderna för kraftförsörjningen finnas,



GÄVLEAVDELNINGEN

Förslag till ställningstaganden och beslut

Gävle kommun föreslås vara spårinnehavare för det aktuella spåret (del av sträckan förvärvas från Trafikverket) och föreslås elektrifiera detsamma för spårvägens behov av likström, 650 volt.

En del av den nödvändiga (kostnadskrävande) utrustningen för strömförsörjningen ställs till Gävle kommuns förfogande som gåva genom de kontakter som Svenska Spårvägssällskapet har med andra europeiska spårvägsstäder. Där igenom reduceras investeringsbehovet med betydande belopp.

Gävle kommun föreslås även svara för att en vagnhall för uppställning, skötsel och underhåll kan etableras någonstans längs spåret.

Läget för en vagnhall skulle kunna vara det som nu provisoriskt används som renoveringsplats av Gävleavdelningen, nämligen Femte Tvärgatan 2-4 endast ca: 150 m från tänkta spåret.

Medan marken och byggnaden ägs av Elgro fastigheter AB Gunnar Helin.

Fastighetsägaren är mycket mån om oss och ser museispårvägen som ett bra tillskott och lyft för området och stadsdelen

Svenska Spårvägssällskapet, Gävleavdelningen, åtar sig att svara för vagnar, trafikering, tillstånd, personal och utrustning för driften av museispårvägstrafiken. I detta inbegrips anskaffning och/eller avtalsskrivning för att disponera aktuella Gävlevagnar, finansiering och renovering av desamma samt trafikering av museispårvägen under avtalsreglerad tid.

Gävle kommun och Svenska Spårvägssällskapet, Gävleavdelningen, föreslås avtala om genomförande av spåranläggning och vagnrenovering enligt ovan. Man bör därutöver bilda en gemensam arbetsgrupp för att planera och genomföra invignings och jubileumsaktiviteterna 2019.

Organisering av banupplåtelse och elektrifiering

Inledande orienterande samtal har hållits med chefen för Trafikverkets banregion i Gävle. Närvarande vid detta har varit Lennart Emretsson från Tekniska kontoret och Thomas Lange från Gävleavdelningen. Trafikverket ställer sig positivt till att diskutera detta upplägg vidare.

För att museispårvägstrafik skall kunna genomföras effektivt föreslås att Gävle kommun från Trafikverket förvärvar delen av hamnspåret från Fältskärsleden till kartongfabriken och inlemmar den i sitt spårinnehav (redan idag äger kommunen spåret från kartongfabriken till varvsområdet).

Som spårägare kan kommunen hos Transportstyrelsen ansöka om tillstånd som spårinnehavare. När det gäller tillstånd för spårväg skiljer man på spårinnehav och trafikutövning. Tillstånd för trafikutövning respektive spårinnehav ansöks enligt kraven i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Kraven liknar de som krävs för infrastrukturtillstånden för järnväg. För trafikutövningen liknar kraven de som ställs på järnvägsföretagen. Det ankommer på Spårvägssällskapets Gävleavdelning att ansöka om tillstånd för själva trafikutövningen.

Vissa kompletterande spåranslutningar för vändning och uppställning kan behöva anordnas vid båda ändarna av spårvägsspåret. Det finns goda utsikter att kunna erhålla begagnad spårmateriel för detta från Norrköpings kommun.

Kommunen kan avtala med Trafikverket om teknisk spårinsyn och insatser vid behov.

För att kunna köra elektriska spårvagnar fordras att spåret elektrifieras för spårvagnarnas behov. En preliminär studie av kostnaden för detta har beställts av Gävle kommun hos AF-Infrastruktur AB. Den visade (2007) en kostnad på ca 4 miljoner kronor för hela spårsträckan.

Genom kontakter med trafikverket i Helsingfors har Gävleavdelningen kunnat utverka begagnad utrustning för att generera spårvagnsström, ca 650 volt likström, i form av transformator, likriktare, strömfrånskiljare etc. Därmed kan investeringskostnaden enligt ovan sänkas betydligt, en uppföljande studie får visa med hur mycket.

Kommunen kan avtala med det lokala energibolaget om tillsyn och insatser för elanläggningen.



GÄVLEAVDELNINGEN

Organisering av spårvagnstrafiken inkl. tillstånd och utbildning

Gävleavdelningen åtar sig att svara för spårvagnstrafiken i Gävle på ideella grunder. Upplägget föreslås vara likartat det som gäller för SS Stockholmsavdelningen av Spårvägs-sällskapet, vilken svarar för trafiken på Djurgårdslinjen.

Staden svarar i det fallet för vagnhallen, landstinget (genom SL) för spåranläggningen och SS Stockholmsavdelningen för trafiken. Trafiken belastar därmed inte skattebetalarna med några kostnader. Biljettintäkterna tillfaller trafikutövaren.

I Gävlefallat förväntas ett trafikupplägg även inbegripa Sveriges Järnvägs-museum, där museichefen sagts sig vilja organisera "samtrafik" med övergång mellan spårvagn och rälsbuss för att kunna låta besökare färdas musealt korrekt mellan Gasklockorna/Atlasområdet och Järnvägs-museum eventuellt också från centralen.

Gävleavdelningen tillsätter trafikchef, teknisk chef samt utbildar förare och konduktörer för tjänstgöring. I detta samverkar man med kollegorna i Stockholm och Malmköping som har omfattande erfarenhet av utbildning, underhåll och drift av äldre spårvagnar.

Tillstånd som trafikutövare söker Gävleavdelningen hos Järnvägsstyrelsen. Det är en omfattande procedur, som det finns goda erfarenheter av inom Spårvägs-sällskapet.

Trafiken föreslås normalt bedrivas lör- och söndagar under sommarperioden. Därmed konkurrerar den inte om utrymme på spåret med eventuell godstrafik. Viss kompletterande trafik kan även bedrivas eftermiddagar och kvällar om särskilda evenemang vid Atlasområdet eller Gasklockorna gör detta önskvärt.

Normal utsättning är inledningsvis vagn 1. Vid stora trafikdagar och vackert väder kan släpvagn 104 kopplas till. Mustangen nr. 23 kommer att finnas att tillgå. Cafévagn/restaurangvagn är tänkt att trafikera linjen.

Sammanfattning av förslaget till aktörernas åtaganden och ansvar

Gävle kommun svarar för spåranläggning, elektrifiering och vagnhall samt tillståndsansökan hos Järnvägsstyrelsen som innehavare av spårvägsanläggning.

Svenska Spårvägssällskapet, Gävleavdelningen, svarar för vagnar, trafikpersonal, teknisk personal, uniformer, biljetter, säkerhetssystem, utbildning, fortbildning, trafik samt tillståndsansökan hos Järnvägsstyrelsen som trafikutövare.

Parterna svarar tillsammans för planering och genomförande av jubileumsarrangemang sommaren 2019 (Spårväg i Gävle 110 år), fortsatt årlig planering för optimal spårvägsdrift samt arbeta för att spårvägssatsningen i Gävle skall gynna Gävle som turiststad och locka till fler besökare.



GÄVLEAVDELNINGEN

Finansiering av aktörernas åtaganden

Gävle kommuns åtagande föreslås budgeteras som investering samt årlig driftkostnad för spåranläggning och vagnhall.

Gävleavdelningens åtagande finansieras genom egna arbetsinsatser på ideell grund samt genom bidrag från offentliga och privata aktörer.

Organisering av renoveringsprojekten

Svenska Spårvägssällskapet (SSS) har deponerat hos SSS-Gävleavdelningen motorvagnen GSS 1, för användning i trafik på spårvägs- eller järnvägslinje i Gävle. Avtalet löper fram till 2019 och därefter Årvis fram till 2025..

Gävleavdelningen har därutöver själv förvärvat den öppna släpvagnen 104 att användas tillsammans med vagn nr 1.

Dessa båda vagnar representerar de allra första spårvagnarna i Gävle.

Gävleavdelningen skall utföra en fullständig revision av vagnarna. Detta bedrivs i disponerade lokaler på Femte Tvärgatan 2 och 4, som inte spåranslutning men befinner sig endast ca:150 m från industrispåret. Lokaler är ändamålsenliga och har möjlighet till utvidgning vilket kan bli ett behov i framtiden.

Arbetena bedrivs i ideell regi av medlemmar i Gävleavdelningen. Specialisttjänster köps av externa verkstäder. Till stöd för arbetena finns teknisk kompetens inom Museispårvägen Malmköping AB, som ägs av SSS.

Brandförsäkring tecknas av Gävleavdelningen för upp till en miljon kronor för motorvagnen och en halv miljon kronor för släpvagnen

SSS tillhandahåller för revisionen nödvändiga detaljer under förutsättning att dessa finns i SSS ägo och ej är avsedda för något annat fordon.

Gävleavdelningen ansvarar för att vagnarna är i av tillsynsmyndigheter godkänt skick under nyttjandetiden.

Efter att vagn 1 och 104 färdigställts finns möjlighet att ytterligare förstärka museivagnparken med Gävle vagn 21 (Siemens 1940), som ägs av SSS och finns i Malmköping samt Gävle vagn 23 mustang (Hägglunds 1953), som ägs av SSS och finns i Gävle.



GÄVLEAVDELNINGEN

Möjlighet att låna upp vagn från Malmköping till invigningen och 110års firandet 2019 har erbjudits oss av Museispårvägen i Malmköping.