



Foto: Kari Koheikka

Samråd om förlängning av Spårväg City från Kungsträdgården till Sergels torg/T-Centralen.

Förlängning av sträckan Waldemarsudde – Sergels torg till Klarabergsgatan. Trafikförvaltningen (SL) samråder med berörda och allmänhet 3–30 juni 2013.



SL är en del av
Stockholms
läns landsting



Nya spårvägar

Spårväg City är en start för kommande satsningar på nya spårvägslinjer i Stockholms innerstad.

Spårväg City

Sommaren 1991 öppnades Djurgårdslinjen mellan Norrmalmstorg och Waldemarsudde, linjen försåg staden med museitrafik under vår, sommar och höst. 2009 och 2010 moderniserades Djurgårdslinjen och förlängdes från Norrmalmstorg till Sergels torg. Den 23 augusti 2010 invigdes sträckan som Spårväg Citys första del, med trafik året runt.

Denna broschyr beskriver en planerad delsträcka mellan en ny sluthållplats, Sergels torg/T-Centralen på Klarabergsgatan och den befintliga ändhållplatsen Sergels torg på Hamngatan.

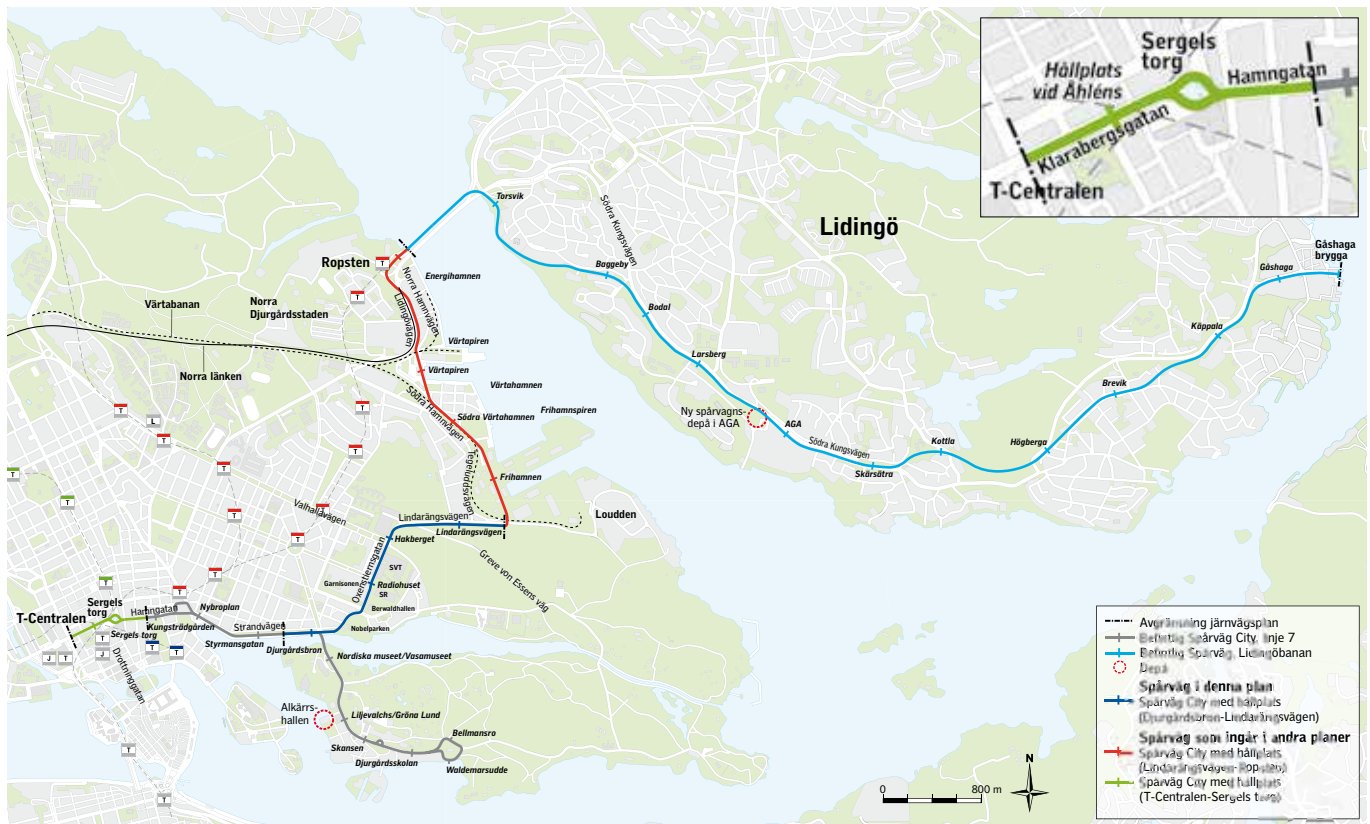
Genom att förlänga sträckan från den nuvarande sluthållplatsen kommer Spårväg City att ligga nära både T-Centralen och Citybanan som öppnar 2017. På så sätt underlättas byte mellan de olika trafikslagen spårväg, tunnelbana och pendeltåg.

Spårväg Citys övriga planerade sträckor är:

- Förlängning av Spårväg City från Djurgårdsbron till Frihamnen.
- Fortsatt förlängning från Frihamnen till Ropsten.
- Upprustning och delvis utbyggnad av Lidingöbanan mellan Torsvik och Gåshaga brygga.

Den nuvarande spårvägen, linje 7, kommer också att moderniseras ytterligare så att den blir mer tillgänglig för alla resenärer.

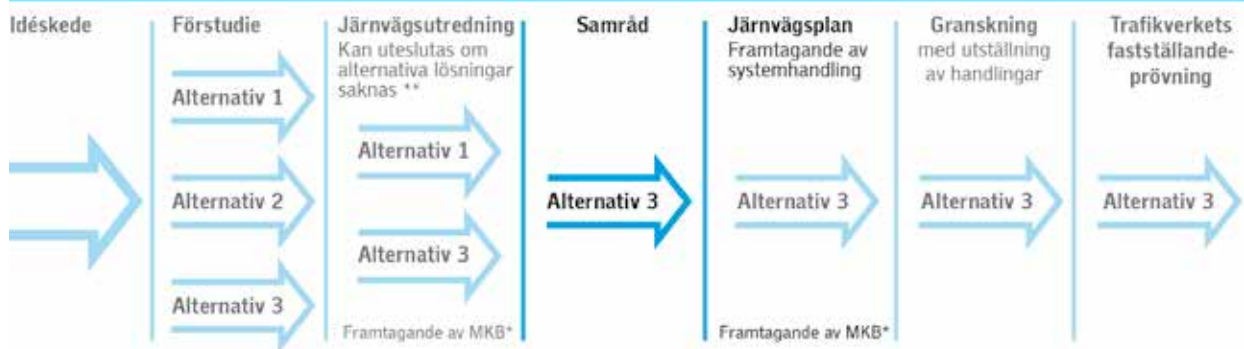
Spårväg City blir en kapacitetsstark förbindelse mellan City, nya Norra Djurgårdsstaden och Lidingö. När hela sträckan är färdigbyggd kommer spårvägen att utgöra ett attraktivt alternativ till att åka med bil. Restiden mellan City och till exempel Frihamnen i Norra Djurgårdsstaden beräknas till cirka en kvart.



Kartan visar den befintliga spårvägen, linje 7, mellan Sergels torg och Waldemarsudde, den planerade fortsatta utbyggnaden Djurgårdsbron–Frihamnen–Ropsten samt linje 21 mellan Ropsten och Gåshaga brygga.

Den aktuella sträckan för samrådet syns i området som är markerat med grönt och i den infällda detaljen.

Planeringsprocessen vid byggande av spårväg



*Miljökonsekvensbeskrivning. ** Järnvägsutredning behöves inte för Spårväg City.

Planering av Spårväg City

Järnvägsplan

Planering av järnvägar och spårvägar är en sammanhållen process som leder fram till en järnvägsplan. Processen regleras i lagen om byggande av järnväg (1995:1649). Trafikförvaltningen (nämns fortsättningsvis TF) och samhället i övrigt medverkar i planeringsprocessen. En schematisk bild av planeringsprocessen visas i figuren här ovan. Rutan "Samråd" visar var vi befinner oss i planeringsprocessen just nu.

Lagen ändrades 1 januari 2013, och kravet på förstudie och järnvägsutredning har slopats. TF gjorde en förstudie av hela Spårväg City, från Västra Kungsholmen till Norra Djurgårdsstaden, 2007 till 2010 med flera samråd under samma tid. Den fortsatta planeringen av denna sträcka ska dock, enligt lagändringens övergångsbestämmelser, följa de nya lagreglerna. Praktiskt innebär det att även bygglovsfrågor och vissa andra tillstånd kan regleras direkt i järnvägsplanen istället för i separata efterföljande processer.

TF arbetar nu med att ta fram en järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för sträckan Sergels torg/T-Centralen – Kungsträdgården. Handlingarna kommer att beskriva spårvägens utformning och vilka markytor som behövs samt spårvägens konsekvenser

för miljön. När planen har fastställts av Trafikverket och vunnit laga kraft har TF rätt att bygga spårvägen.

Samråd

TF samråder med fastighetsägare, butiksinnehavare, Stockholms stads förvaltningar, länsstyrelsen och andra berörda myndigheter, miljö- och kulturorganisationer samt andra som berörs. Samrådet är ett tillfälle att påverka, diskutera och framföra synpunkter på den planerade utbyggnaden.

Samrådet avser förlängningen av Spårväg City från Hamngatan till Klarabergsgatan, och behandlar både byggtiden och den färdiga spårvägen. Samrådet ger också möjlighet att identifiera ytterligare förutsättningar samt vad som behöver utredas i den fortsatta planeringen. Broschyren är en del av samrådsmaterialet. På ett samrådsmöte redogörs mer om den planerade spårvägen, dess effekter och miljökonsekvenser.

Efter samrådet fortsätter arbetet med järnvägsplanen. MKB:n ska godkännas av länsstyrelsen och sedan kan järnvägsplanen ställas ut för granskning, då finns även nytt tillfälle att yttra sig över planen innan den prövas och fastställs av Trafikverket.

Samrådstiden är 3–30 juni 2013.

Tider för planering och byggande

Samråd om järnvägsplan och MKB	Juni 2013
MKB:n lämnas till länsstyrelsen för godkännande	Hösten 2013
Granskning (utställning) av järnvägsplanen	Början av 2014
Trafikverkets fastställelseprövning av järnvägsplanen	Hösten 2014
Byggstart spåranläggning	2018
Trafikstart	2018



Bilden visar den planerade sträckan med den befintliga hållplatsen Kungsträdgårdens till höger på Hamngatan och den nya hållplatsen Sergels Torg/ T-Centralen till vänster på Klarabergsgatan.

Utformning av spårvägen

Den befintliga spårvägen har en ändhållplats på Hamngatan, under Malmskillnadsgatans bro. Utbyggnaden innebär att spåren förlängs fram till Klarabergsgatan, med en ny hållplats utanför Åhléns och vändspår innan Klarabergsviadukten. Den nya hållplatsen ersätter dagens ändhållplats. Läget för Kungsträdgårdens hållplats påverkas inte.

Spårvägens båda spår placeras mitt i Hamngatan, ett i vardera innerkörfält på respektive sida om Sergelstorgsfontänen. På Klarabergsgatan placeras de båda spåren i mitten av gatan med sidoplattformar för hållplatsen på båda sidorna om spåren. Plattformarna kommer att nyttjas av spårvagnar och bussar och blir ca 100 meter långa. Plattformarna förses med staket mot bilkörfälten.

Spåren på Hamngatan och Klarabergsgatan kommer att ligga i körfält som endast delas med bussar. Biltrafiken får egna körfält vid sidan av dessa. Runt fontänen används körfälten både för kollektiv- och biltrafik. För att öka framkomligheten för spårvagnarna kommer dessa att prioriteras genom att trafiksignalerna ställs om till förmån för kollektivtrafiken.

Spårunderbyggnaden utförs i betong hela vägen på Hamngatan och Klarabergsgatan. Under betongen läggs vibrationsisolerande material. Rälerna fästs i betongen och betong läggs mellan och vid sidan av rälerna i samma höjd som bilkörfälten. På vissa sträckor, till exempel runt fontänen, kan betongkroppen behöva gjutas ända upp

till gatunivån för att ge bättre ljudisolering mot underliggande butiker. I de fallen placeras rälerna i ursparningar i betongen. Runt gjuts en vibrationsdämpande gummi-liknande massa.

Kontaktledningarnas bärlinor fästs på stolpar på Hamngatan och vid rondellen samt utmed sträckan vid Sergels torg. Dagens stolpar för gatubelysning föreslås bytas mot kraftigare stolpar för att samnyttjas med kontaktledningarnas bärlinor. Samma belysningsarmaturer planeras att användas.

På Klarabergsgatan finns inga stolpar och fasadinfästningar av bärlinorna föreslås. Dagens bärlinor för belysning flyttas i så fall högre upp på fasaderna medan kontaktledningarnas bärlinor fästs i höjd med dagens gatubelysning.

Bilfri Klarabergsgata

Stockholms stad har utrett möjligheten att göra delar av Klarabergsgatan bilfri med bredare gång- och cykelbanor. Om staden väljer att genomföra en sådan utformning slopas de bägge bilkörfälten längs med spåren.

Förslaget presenteras på samrådsmötet för Spårväg City. Staden har inte beslutat om gatan ska bli bilfri eller inte. Planeringen av Spårväg City förutsätter därför tills vidare att bilkörfälten blir kvar. Spårvägens föreslagna lösning medger både en gata med eller utan biltrafik.



Föreslagen utformning av hållplats vid Ähléns med möjliga fasadinfästningar för kontaktledningens bärlinor.

Gestaltning

Som en del av järnvägsplanearbetet tar TF fram ett särskilt gestaltningsprogram, det vill säga ett program som beskriver hur spårvägsanläggningen ser ut när den är färdig. Programmet omfattar bland annat hållplatser, väderskydd och stolpar.

Programmets syfte är att skapa förutsättningar för att kunna skapa en enhetlig, estetisk och funktionell utformning med hänsyn till den omgivande miljön. En viktig del är att föreslå material, form och färg som ger den kvalitet som krävs i en offentlig miljö. Hållplatserna ska upplevas som trygga platser och vara tillgängliga för alla resenärer såväl för barn som för personer med funktionsnedsättning.

Spårvagnar

Spårväg City kommer att trafikeras av moderna, tysta och bekväma spårvagnar. De kommer att vara tillgängliga för alla tack vare flexibla utrymmen som rymmer både rullstolar och barnvagnar. De nya vagnarna är 40 meter långa och 2,65 meter breda, vilket är ca 25 centimeter bredare än de spårvagnar som idag trafikerar linje 7.



Bilden visar en spårvagn av modell A36 som är köpt till Lidingöbanan. Vilken typ av spårvagnar som kommer att trafikera hela systemet pågår det just nu en utredning om.

Miljökonsekvenser

Miljöaspekter som särskilt berörs av projektet är luftburet buller, stomljud samt påverkan på stadsbild och kulturmiljö.

Luftburet buller

När Spårväg City är utbyggd ersätter spårvagnarna delvis dagens busstrafik. Dagens trafikbuller bedöms kunna minskas tack vare tysta spårvagnar. Spårvagnar orsakar en mindre andel lågfrekvent buller än motsvarande buss- trafik vilket gör att bullret inte fortplantar sig genom väggkonstruktioner i lika hög grad som buller från bussar.

Stomljud

Liksom andra tyngre fordon kan spårvagnstrafiken orsaka vibrationer, som sprider sig i marken och in i byggnader där de upplevs som stomljud. Under spåren anläggs ett vibrationsisolerande skikt för att förebygga störande stomljud och vibrationer. Det finns lagstadgade riktvärden för buller och stomljud för bland annat bostäder och kontor. För lokaler som till exempel butiker har rikt- och målvärden tagits fram av sakkunna akustiker med utgångspunkt att verksamheterna inte ska påverkas nämnvärt.

Underbyggnaden av spåren dimensioneras för att klara framtagna nivåer för stomljud och komfortvibrationer. De stomljudsnivåer som har uppmätts från dagens spårtrafik på Hamngatan visar att nivån i lokalerna under gatan i stort sett ligger i samma nivå som riktvärden. Även komfortvibrationer beräknas att uppfylla de framtagna nivåerna och risken för störande komfortvibrationer bedöms därmed som liten i omringliggande lokaler.



Illustration av förändrade belysnings- och kontaktledningsstolpar samt kontaktledning vid Sergels torg. Bildens visar även hur kontaktledningens bärlinor fästs i stolpar samordnat med belysningen

Kulturmiljö

Hela Stockholms innerstad är ett riksintresse för kulturmiljövården. Utmed sträckan finns flera byggnader med höga kulturvärden som har pekats ut av Stadsmuseet, bland annat S:ta Clara kyrka, Kulturhuset och varuhuset NK. Området är ett resultat av 1960- och 70-talens cityomvandling som visar på den tidens stadsplanerar- och arkitekturideal.

Genom användandet av bärlinor till luftledningar som fästs i fasader längs Klarabergsgatan kan nya stolpar undvikas, vilket är positivt för stadsbilden. Även om vissa fasader har särskilda arkitektoniska värden bedöms infästningarna endast ge mindre konsekvenser.

Införandet av spårvägen medför att gaturummet utnyttjas mer effektivt och miljövänligt och det får då ett högre bruksvärde. Spårvägen bedöms endast ge små konsekvenser för kulturmiljön.

Stadsbild

Spårvägen med nya stolpar, spår, kontaktledningar och hållplatser blir ett nytt inslag i dagens stadsmiljö som är byggd för bil- och busstrafik.

Spårvägen kommer att gå längs gator och platser där det rör sig många människor, cyklar, bilar och bussar.

Bebyggelsen består av kommersiella lokaler i bottenvåningarna och kontor högre upp i byggnaderna. Sergels torg är utmärkande som karaktäristiskt och typiskt för sin tid. Rondellen ovanför torget, den så kallade Superellipsen, med sin glasskulptur är också en central plats och viktig orienteringspunkt.

Spårvägens utformning anpassas så att stadsmiljön påverkas så lite som möjligt. Till exempel kan stolparna runt fontänen utformas eller anpassas till dagens stolpar och armaturtyper. På Klarabergsgatan föreslås fasadinfästning av kontaktledningens bärlinor, på så sätt kan man undvika stolpar.

Angränsande projekt

Citybanan

Trafikverket bygger Citybanan i samverkan med Stockholms stad, Stockholms läns landsting och TF. Citybanan är en pendeltågstunnel under centrala Stockholm mellan Stockholm Södra och Tomtebodan. Den får två nya underjordiska stationer: Stockholm City och Stockholm Odenplan. Spårväg Citys hållplats Sergels torg/T-Centralen kommer att ligga inom gångavstånd från station Stockholm Citys entré i byggnaden för före detta Scandic Hotel. Trafikstarten är planerad till år 2017.

Befintlig linje 7

För de befintliga spårvagnshållplatserna på sträckan Sergels torg–Waldemarsudde planeras åtgärder för att öka tillgängligheten för de som reser. Hållplatserna kommer att anpassas så att plattformarnas höjd och bredd passar spårvagnar och bussar.

Renovering av gatudäck och tätskikt

Klarabergsviadukten, Sergels torg och delar av Hamngatan ligger på olika konstruktioner i betong från 60- och 70-talen. Under gatorna, på betongens ovansida finns tätskikt som skyddar mot läckage in i underliggande butiker och källare. Tätskikten och fogarna mellan betong-



Bilden visar de områden som kommer att renoveras.

konstruktionerna har uppnått sin tekniska livslängd och behöver renoveras eller bytas ut. Gatorna behöver grävas upp för genomförandet. Betongdäcken förstärks även vid behov.

Dessa arbeten behöver utföras oavsett spårvägen, och behöver ske innan spårvägen kan byggas. Arbetena påbörjades av Stockholms stads Trafikkontor hösten 2012 och omfattar även förberedelser för spårvägen. Samordningen ger kostnadsbesparingar och mindre miljöpåverkan vid anläggandet av spårerna. Arbetena utförs etappvis och beräknas vara klara i mitten av 2017. Spår, hållplatser m.m. anläggs efter stadens arbeten.

Byggtiden

Under ca ett års tid med planerad start år 2018 kommer TF att anlägga de båda spårerna, hållplatsen på Klarabergsgatan, kontaktledning, el och styrsystem.



Tätskiktsrenovering, etapp 1.

Under byggtiden berörs marken för spårerna och hållplatserna men även tillfälliga arbets- och etableringsområden för uppställning av arbetsbodar, maskiner och material m.m. Samordningen med stadens föregående arbeten minskar markbehovet för spårarbetena, men en del trafikomläggningar kommer ändå att behövas.

Spårunderbyggnaden i betong och stolpfundament anläggs förberedande under tätskiktarbetena. Vid anläggande av spårerna tas asfalten bort på de sträckor som inte har betong ända upp till gatunivån. Råler fästs på eller i betongen och kontaktledningsstolpar monteras på fundamenten. Hållplatserna för spårvägen anläggs och gatornas ytskikt återställs sedan. Bärlinor och kontaktledningarna monteras på stolparna. Arbetena utförs med asfaltsfräs, grävmaskiner, mobila kranar och montagefordon för kontaktledningar.

Miljökonsekvenser under byggtiden

Byggnationen kommer att ha arbetsmoment som blir mer eller mindre störande för omgivningen. Störningarna är dock av övergående karaktär, och kommer främst att vara stomljud och luftburet buller men blir mindre omfattande än vid arbetena för tätskiktsrenoveringen.

TF kommer att ställa miljökrav på de entreprenörer som anlitas för att begränsa buller och andra störningar så långt som möjligt. Riktvärden och rekommendationer i Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser ska tillämpas.

Spårväg Citys linje 7 kommer att behöva vända vid Kungsträdgårdens hållplats och vid Norrmalmstorgs hållplats under delar av byggtiden.

För mer information

På Spårväg Citys hemsida www.sll.se/sparvagcity finns den här samrådsbroschyren och ytterligare material. Där kan du också hitta mer information om Spårväg City. Fler broschyrer kan även beställas via sparvagcity@sl.se eller SL:s kundtjänst, tel. 08-600 10 00.

Hör av dig om du har några frågor.

Frågor besvaras av:

Ketil Kindestam
Telefon: 010-452 25 18
E-post: ketil.kindestam@sl.se

Samrådsmöte

Genom att komma på vårt samrådsmöte kan du få mer information, se ritningar, få möjlighet att ställa frågor och att framföra synpunkter. Vid mötet ges ytterligare information om Spårväg City och den berörda sträckans och hållplatsernas utformning och gestaltning. Frågor om spårvagnarnas miljökonsekvenser tas också upp.

Vid mötet informerar Stockholm stad om utredning för en möjlig bilfri Klarabergsgata och tätskiktrenoveringen.

Mötet hålls den 18 jun 2013 kl 18.00
På Tekniska nämndhuset, Fleminggatan 4

Lätt förtäring serveras.

Välkommen!

Vi vill veta vad du tycker!

Järnvägsplanen tas fram i samråd med de som berörs. Samrådet syftar även till att identifiera de förutsättningar, åtgärder och behov som särskilt behöver belysas eller beaktas i den fortsatta planeringen.

Under samrådet kan du diskutera, ställa frågor och framföra synpunkter. Efteråt kommer vi att sammanfatta dina och andras synpunkter i en samrådsredogörelse. Den redogör för om och hur dina och andras synpunkter kommer att beaktas.

Det är viktigt för oss att få ta del av dina synpunkter så tidigt som möjligt.

Du kan lämna dina skriftliga synpunkter via brev eller e-post senast 1 juli 2013.

Brev eller e-post skickas till:

AB Storstockholms Lokaltrafik
Program SL Spårväg City
Hangövägen 19, pl. 104
115 41 Stockholm

E-post: sparvagcity@sl.se

Märk brev eller e-post med "Samråd Spårväg City, Sergels torg/T-Centralen–Kungsträdgården Dnr SL 2013-3861"

Kort om Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen ansvarar för att alla länsinvånare har tillgång till en attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik. Varje år beställer Stockholms läns landsting kollektivtrafik för cirka 12,5 miljarder kronor. Sedan 1 januari 2013 har trafikoperatörer möjlighet att bedriva kollektivtrafik på marknadsmässiga villkor.

Kort om SL

Det är SL som står för den avgifts- och skattefinansierade kollektivtrafiken i Stockholms län. SL arbetar för att erbjuda en prisvärd och klimatsmart kollektivtrafik med god kapacitet och kvalitet. Genom kollektivtrafiken bidrar SL till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion.



Spårväg City är den moderna spårvägen mellan Sergels torg och Waldermarsudde. Stockholm växer och fler behöver resa med oss. Nu förbereder vi utbyggnader mellan Hamngatan och Klarabergsgatan samt från Djurgårdsbron till Lidingö, via den nya miljöstadsdelen Norra Djurgårdsstaden. Din direktförbindelse till möten, hälsa och upplevelser.



SL är en del av
Stockholms
läns landsting

