



Granskning med utställning av järnvägsplan för förlängning av Spårväg City från Djurgårdsbron till Frihamnen.

Trafikförvaltningen (SL) ställer ut järnvägsplanen för berörda och allmänhet 19 augusti – 9 september 2013.



SL är en del av
Stockholms
läns landsting



Nya spårvägar

Spårväg City är en del av satsningarna på nya spårvägslinjer i Stockholm.

Spårväg City

Sommaren 1991 öppnade spårvagnstrafiken med Djurgårdslinjen som gick mellan Norrmalmstorg och Waldemarsudde. Linjen försåg staden med museitrafik under vår, sommar och höst. Djurgårdslinjen både förlängdes, från Norrmalmstorg till Sergels torg på Hamngatan, och moderniserades mellan 2009 – 2010. Den 23 augusti 2010 invigdes sträckan som Spårväg Citys första del, med reguljär trafik året runt.

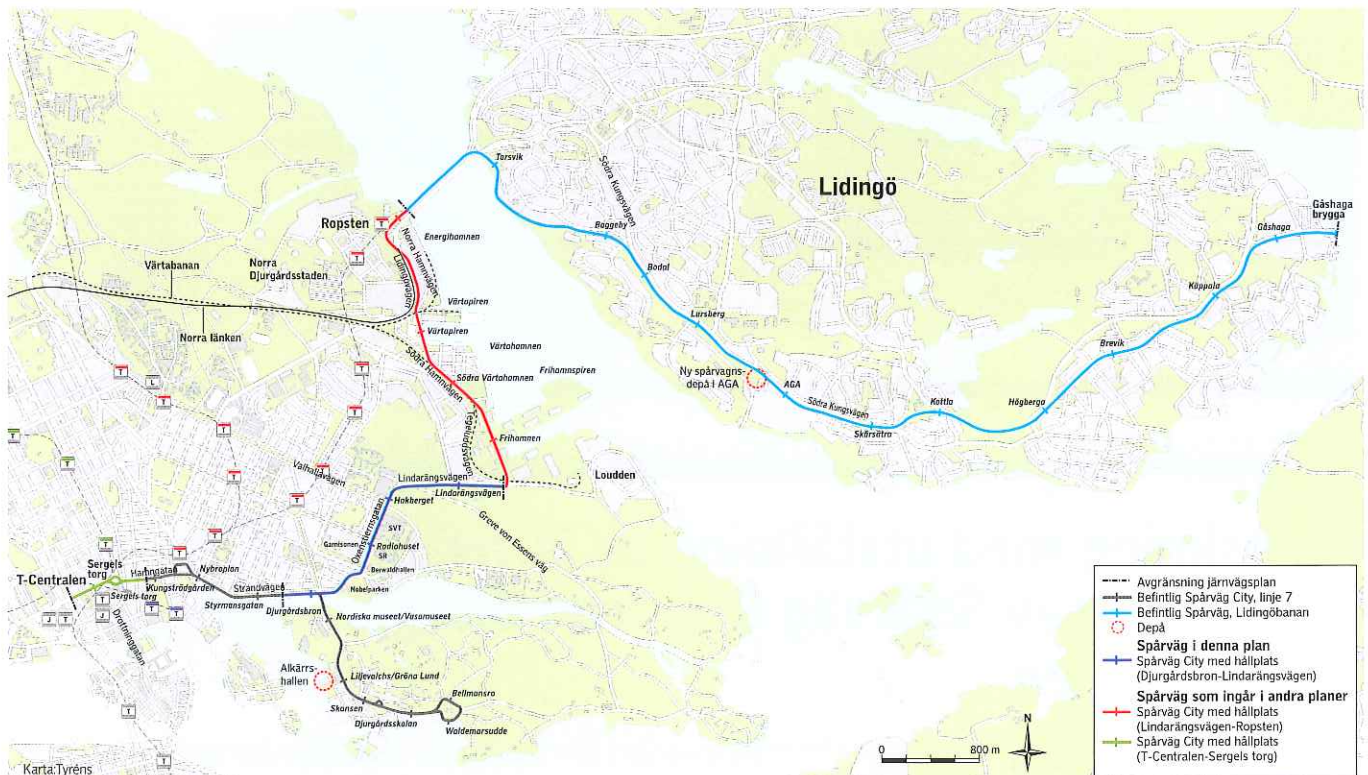
Denna broschyr beskriver Spårväg Citys järnvägsplan om en planerad fortsättning från nuvarande hållplats Djurgårdsbron till en ny hållplats vid Frihamnen på Lindarängsvägen.

Trafikförvaltningen planerar även:

- Vidare förlängning från Frihamnen till Ropsten.
- Upprustning och delvis utbyggnad av Lidingöbanan mellan Torsvik och Gåshaga brygga.
- Förlängning av Spårväg City från Hamngatan fram till T-Centralen och Citybanans kommande pendeltågsstation, Stockholm City.

Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting (nämns fortsättningsvis TF) tar fram järnvägsplaner även för dessa delsträckor. För Lidingöbanan har järnvägsplanen lämnats till Trafikverket för fastställelseprövning. Dessutom kommer befintliga Spårväg City, linje 7 att moderniseras ytterligare så att den blir mer tillgänglig för alla resenärer. Trafikförvaltningens program Spårväg City med tillhörande delprojekt är den organisation som planerar och genomför utbyggnaderna och moderniseringarna.

Spårväg City blir en kapacitetsstark förbindelse mellan city, nya Norra Djurgårdsstaden och Lidingö. Resan mellan city och Frihamnen beräknas ta ungefär en kvart. Den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden beräknas rymma 12 000 nya bostäder och 35 000 arbetsplatser år 2030. Den utbyggda spårvägen beräknas då ha cirka 63 000 resenärer per dygn.



Kartan visar sträckningen av hela Spårväg City, inklusive den befintliga spårvägen, linje 7, till Waldemarsudde på Djurgården. Spårväg City ska gå från Sergels torg/T-Centralen via den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden och Ropsten samt vidare till Gåshaga brygga på Lidingö. Utställningen gäller sträckan Djurgårdsbron – Frihamnen som är markerad med mörkblått.



Fotomontage: Stockholms stad

Norra Djurgårdsstaden sträcker sig från Husarviken och Gasverksområdet i norr via Värtan och Frihamnen till Loudden i söder. Stadsdelen planeras vara fullt utbyggd runt år 2030. I mitten av området syns en boulevard med spårväg som byggs i nästa etapp. Till vänster fortsätter spårvägen på en bro mot Ropsten. I den nedre bilden syns området sett mot norr.

Varför spårväg?

Det höga resandeunderlaget och kravet på god turtäthet, pålitlighet samt god komfort har inneburit att TF och Stockholms stad har valt att satsa på spårväg som det främsta transportmedlet till Norra Djurgårdsstaden. Även stadens övergripande miljömål för Norra Djurgårdsstaden som en klimatanpassad och fossilbränslefri stadsdel talar för spårvagnen. Den drivs med grön el och går på räls och är därför både klimatsmart och energieffektiv.



Fotomontage: Stockholms stad

Planering av Spårväg City

Järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning

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). TF och samhället i övrigt medverkar i planeringsprocessen. En schematisk bild av planeringsprocessen visas i figuren nedan. Rutan "Utställning/Granskning" visar var vi befinner oss i planeringen just nu. Lagen ändrades i januari 2013 och kravet på förstudie och järnvägsutredning har numera slopats. Den järnvägsplan som nu ställs ut för granskning kommer dock att i enlighet med lagens övergångsbestämmelser prövas enligt de bestämmelser som gällde innan den 1 januari 2013.

Planeringsprocessen består enligt de tidigare bestämmelserna av tre formella skeden: förstudie, järnvägsutredning och järnvägsplan. Under åren 2007 till 2010 gjorde dåvarande SL en förstudie för sträckan från Västra Kungsholmen till Ropsten. Samråd skedde med myndigheter, fastighetsägare, miljö- och kulturorganisationer samt andra som berördes av spårvägen. En järnvägsutredning gjordes inte, eftersom inga alternativa sträckningar förelåg efter förstudiens analyser. I början av 2011 utfördes även samråd för en järnvägsplan för sträckan Djurgårdsbron – Frihamnen – Ropsten. Järnvägsplanen har sedan dess delats upp i två järnvägsplaner: Djurgårdsbron – Frihamnen, vars sträcka behandlas i den här broschyren och Frihamnen – Ropsten vars järnvägsplan kommer att ställas ut senare.

Under 2011 och 2012 bedrev dåvarande SL ett arbete tillsammans med Stockholms stad i syfte att hitta den slutliga placeringen av spåren och gatuutformningen på sträckan. SL tog fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och ett förslag till järnvägsplan för sträckan Djurgårdsbron – Frihamnen. MKB:n godkändes formellt av länsstyrelsen 2012 med en godkänd mindre uppdatering 2013. Handlingarna beskriver spårvägens utformning, vilka gatuområden och markytor som behövs samt spårvägens konsekvenser för miljön. De flesta åtföljande gatuomläggningarna kan inte regleras med järnvägsplanen, men den visar möjliga förslag hur gatorna kan byggas om. Ombyggnader av gatorna regleras istället av Stockholms stad.

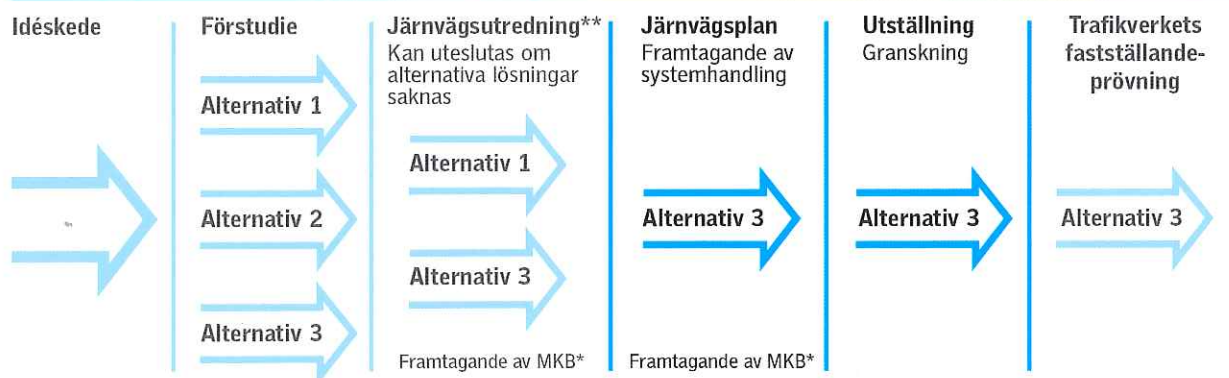
Utställningsperiod

Järnvägsplanen för sträckan Djurgårdsbron - Frihamnen ställs ut mellan 19 augusti – 9 september 2013. Den ger dig och andra som berörs tillfälle att granska planen och framföra synpunkter på den planerade utbyggnaden. Under utställningen redogörs mer om den planerade spårvägen, dess effekter och miljökonsekvenser. Statliga Trafikverket svarar för den formella kungörelsen av samrådet och mottagandet av synpunkter. TF ansvarar för utställningsmaterialet, information och svarar på frågor.

Trafikverket prövar och fastställer järnvägsplanen

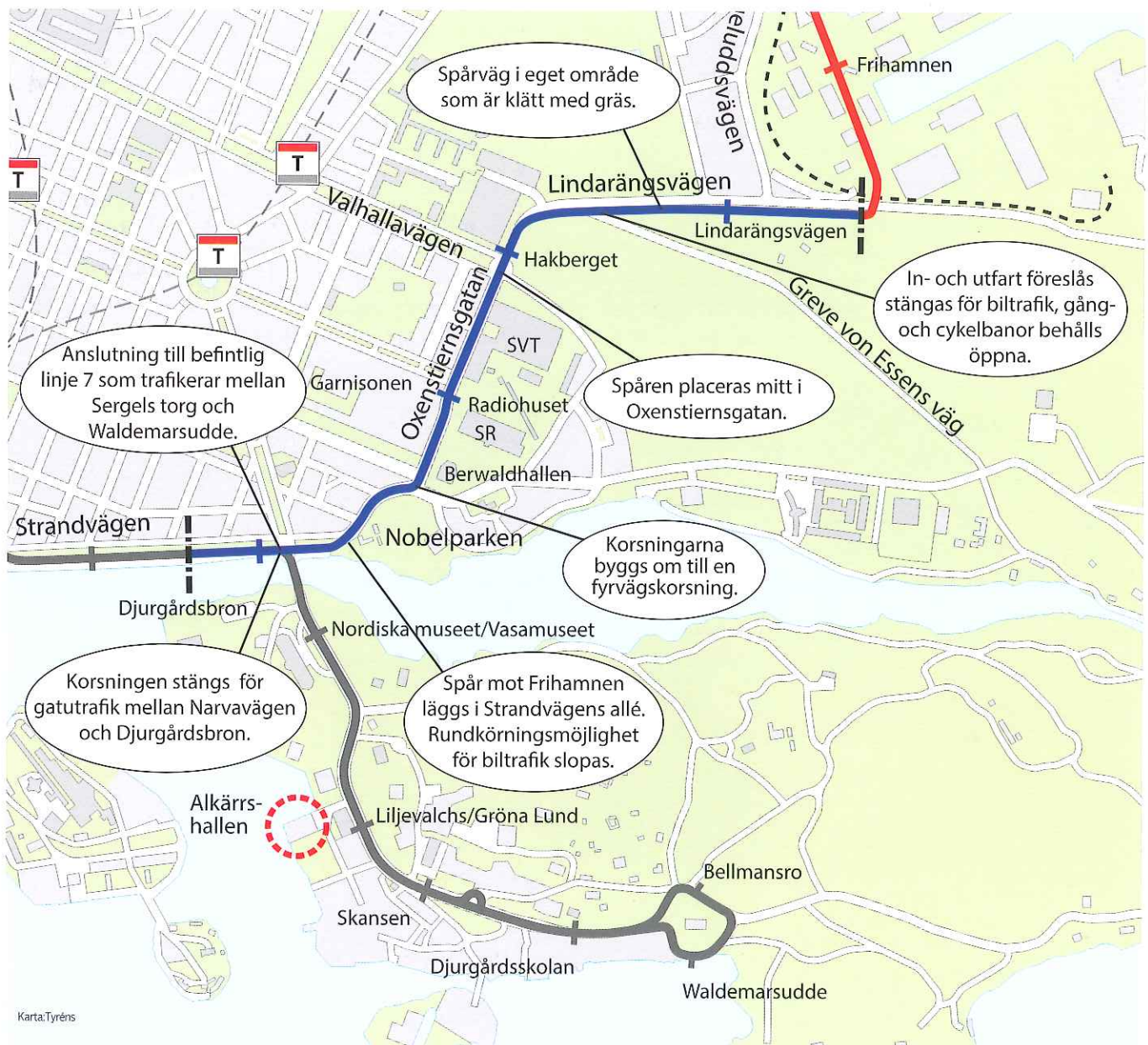
Efter utställningen ska länsstyrelsen yttra sig över planen och den skall sedan prövas och slutligen fastställas av Trafikverket. Innehållet i järnvägsplanen, MKB:n och resultatet av samråd och yttranden ska beaktas under Trafikverkets fastställandeprövning. När järnvägsplanen har vunnit laga kraft får TF rätt att bygga spårvägen.

Planeringsprocessen vid byggande av spårväg



*Miljökonsekvensbeskrivning **För Spårväg City fanns inget behov av järnvägsutredning då inga alternativa sträckor förelåg efter förstudien

Sträckning och utformning av spårvägen



Bilden visar förlängningen av Spårväg City från Djurgårdsbron till Frihamnen i blått. De grå linjerna väster och söder om sträckan markerar Spårväg Citys befintliga linje 7:s sträckning. Den röda linjen i norr markerar en möjlig sträckning av Spårväg Citys planerade förlängning mot Ropsten.

Övergripande

För att spårvägen ska kunna fungera bra är det viktigt att den får god framkomlighet. Spårvagnarna får ett eget utrymme utmed Lindarängsvägen och på övriga delar av sträckan delas körutrymmet med bussar i linjetrafik i ett kollektivkörfält. Spårvägens och gatutrafikens samlade behov av utrymme innebär att gatorna behöver breddas på flera ställen. Utmed delar av sträckan behöver därför angränsande kommunal eller annan mark tas i anspråk. Även gång- och cykelvägar behöver breddas och flyttas. Längs delar av sträckan får även gaturummet på så vis en upprustning. Den förändrade gatuutformningen gör

att en del träd behöver flyttas eller tas bort och ersättas med nya träd.

Spårvagnarna matas med el från kontaktledningar som hängs i bärlinor mellan sidoplacerade stolpar på bågge sidor om gatorna, eller från stolpar som placeras mellan spåren med kontaktledning på respektive sida av stolparna. Där det är möjligt placeras kontaktledningsstolpar i befintliga eller tillkommande trädrader på samma sätt som de gör idag längs befintlig spårväg på Strandvägen.



Sträckan Djurgårdsbron – Frihamnen med markerade hållplatser. Den föreslagna utformningen av spår och gator har tagits fram i dialog mellan TF, Stockholms stads Trafikkontor, Kungliga Djurgårdsförvaltningen med flera. TF har även fört dialog med bland andra länsstyrelsen, organisationer, fastighetsägare och allmänhet.



Strandvägen

Dagens spårväg vid Djurgårdsbron dras vidare österut med det södra spåret i Strandvägens allé. Det andra spåret placeras i gatan norr om allén, likt dagens befintliga spår väster om korsningen mellan Strandvägen och Narvavägen. Bussar i linjetrafik kommer att trafikera de bägge spårområdena i och vid allén samt vidare i Strandvägens förlängning mot Berwaldhallen. Den södra och den mellersta trädraden i allén kommer att behöva skyddas genom att de tillfälligt flyttas under byggtiden för att sedan återplanteras, varav den mellersta i justerat läge. Sämre träd kan komma att ersättas med nya likvärdiga träd.

Korsningen mellan Narvavägen och Strandvägen stängs för bil- och busstrafik för ökad trafiksäkerhet. Rundkörningen för biltrafiken öster om allén slopas även av samma skäl. En ny passage för bussar tillkommer genom allén väster om hållplatsen. Ytterligare en passage genom allén studeras även längre västerut på Strandvägen separat från järnvägsplanen.

Spåren fortsätter sedan i mitten av gatan på Strandvägens fortsättning mot Berwaldhallen. Oxenstiernsgatans båda trevägskorsningar med Strandvägen respektive Linnégatan föreslås att byggas om till en ny fyrvägskorsning där Strandvägen övergår i Oxenstiernsgatan och Linnégatan övergår i Dag Hammarskjölds väg. Utformningen av korsningen skapar goda förutsättningar för gatutrafiken och ger även spårvägen en god framkomlighet.



Vy inifrån Strandvägens allé. Till höger syns befintligt spår och plattform för hållplats Djurgårdsbron och vidare början av Djurgårdsbron. Spåret förlängs rakt fram i allén. Bak i bilden syns hur den mittersta trädraden bevarats i ett justerat läge.



Vy över Strandvägen i höjd med korsningen Oxenstiernsgatan i riktning mot Djurgårdsbron. Bilden visar hur spåren har placerats i mitten av gatan som också har breddats. En ny trädrad föreslås ersätta dagens träd utanför kvarteret Hornblåsaren. Bilden visar även principen för hur kontaktledningens bärlinor och gatubelysningen fästs i gemensamma stolpar, och hur de placeras i trädrader för att minska det visuella intrycket.



Foto: Tyrens



Fotomontage: Tyrens

Vyer mot nordost från Linnégatan. Vyerna visar Oxenstiernsgatan med Berwaldhallen till höger, före och efter utbyggnaden av Spårväg City.



Visionsbild: Dinelef Johansson Bohlin

Vy över norra delen av Oxenstiernsgatan med Sveriges Television i bakgrunden och spårvägens och bussarnas kollektivkörfält i mitten av gatan. Trädraderna på gatans bägge sidor har flyttats för att rymma gatans breddökning respektive förbättrad cykelväg.

Oxenstiernsgatan

Mellan kvarteret Garnisonen och Berwaldhallen breddas Oxenstiernsgatan för att rymma både spårväg, gata samt gång- och cykelbanor. Detta innebär en utvidgning österut av dagens bergslänt norr om Berwaldhallen och att flera naturligt uppkomna samt några planterade träd behövs tas bort. Dessa föreslås kompenseras med en ny trädrad utmed kvarteret Garnisonen. En ny trädrad kan även planteras utanför kvarteret Infanteristen längre bort på Oxenstiernsgatan. Dessa trädader bidrar till en grönare miljö utmed gatan.

I höjd med Sveriges Radio anläggs hållplatsen Radiohuset för både spårvägs- och busstrafik, med spåret och buss- trafikfältet i mitten av gatan. Plattformarna för spårvagnar och bussar samt bilkörfältet placeras på sidan av spåren. Bussar kommer alltså att trafikera spårområdet hela vägen från hållplats Djurgårdsbron fram till Valhallavägen. På samma sträcka utmed respektive gata säkerställs utrymme för god säkerhet och framkomlighet för både gående och cyklister.



Spåren dras över Valhallavägens rondell. Två popplar ersätts med nya popplar. Efter rondellen övergår spåren från en placering i mitten av gatan till att båda spåren placeras vid sidan inom östra delen av Lindarängsvägen.

Lindarängsvägen

Vid Valhallavägen fortsätter spåren rakt fram över rondellen, vilket kommer kräva signalreglering. Efter rondellen placeras båda spåren och hållplats Hakberget med sidoplattformar på Lindarängsvägens östra del.

Utmed Lindarängsvägens fortsättning över Ladugårdsgärdet läggs båda spåren i södra delen av det redan detaljplanlagda vägområdet fram till hållplats Lindarängsvägen. Lindarängsvägens körfält och gångbanan flyttas norrut inom det detaljplanlagda vägområdet. Spårområdet utmed Lindarängsvägens södra del samt en cirka två meter bred skyddsremsa mellan spåren och Lindarängsvägen kommer att besås med gräs för att anpassas till Ladugårdsgärdet miljö.

Bussar kommer även att trafikera plattformarna för hållplatserna Hakberget och Lindarängsvägen i riktning mot Frihamnen. För motsatt riktning planeras separata busshållplatslägen. Efter hållplats Lindarängsvägen byggs två parallella kortare vändspår som krävs för att spårvägs-trafiken ska kunna vända.



Vy norrut vid hållplats Hakberget. Kontaktledningsstolparna placeras mellan spåren. Gång- och cykelbanorna skjuts in mot kvarteret Tre Vapen.

Gestaltning och trädfrågor

Planeringen av Spårväg City har även inkluderat gestaltnings- och utformningsfrågor. Som en del av järnvägsplanen finns därför gestaltnings- utformnings- och trädprogram som beskriver hur spårvägsanläggningen kan se ut när den är slutförd, men också föreslagna utformningar av gatumiljöerna. Programmets förslag är inte bindande förutom vissa trädåtgärder, utan ska vara vägledande för fortsatt projektering. Programmen har tagits fram i samråd med Stockholms stad och för delen avseende Nationalstadsparken även med Kungliga Djurgårdsförvaltningen.

Gestaltningssprogrammet omfattar hållplatser, väderskydd och övriga delar av hållplatserna. Programmets syfte är att illustrera och ange förutsättningarna för en enhetlig, estetisk och funktionell utformning med hänsyn till den omgivande miljön. Hållplatserna ska upplevas som trygga platser och vara tillgängliga för alla resenärer, såväl för barn som för personer med funktionsnedsättning.

Utformningsprogram finns för Strandvägen/Oxenstiernsgatan och för passagen vid Nationalstadsparken på Gärdet. Dessa behandlar de övriga nya element som tillförs i gatumiljön som kontaktledningar och stolpar. För att skydda, bevara och ersätta träden längs spårsträckningen på ett planerat sätt har TF låtit ta fram ett

trädprogram med detaljerad information om föreslagna åtgärder för berörda träd längs med sträckan. Trädprogrammet innehåller i korthet följande planerade trädåtgärder:

- träd som behöver flyttas eller återplanteras i nya planteringsgröpar med till exempel skelettjord som ger bättre växtförutsättningar
- nyplantering och kompensationsplantering av träd med nya träd med god vitalitet
- träd som inte klarar att flyttas på grund av storlek eller dålig kondition och som behöver tas bort eller ersättas i närheten
- förslag till övriga vitaliserande åtgärder



Trädprogrammet är en illustrativ och förklarande bilaga till järnvägsplanen. Programmet ger Spårväg Citys förslag till åtgärder som i förekommande fall kan behöva avtalas i detalj med Stockholms stad eller andra berörda sakägare.



Vy mot Ladugårdsgärdet vid Hållplats Hakberget. Spårväg City kommer ha ett eget formspråk för plattformarna bland annat för utformningen av väderskydden. Hållplatserna ska även anpassas till omgivningen.

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. Plattformarnas höjd anpassas även till spårvagnarnas instegshöjd. De nya vagnarna är cirka 40 meter långa och 2,65 meter breda, vilket är 25 centimeter bredare än de spårvagnar som idag trafikerar befintliga Spårväg City.

En spårvagn rymmer lika många passagerare som fyra normalbussar. Med utbyggnaden av Spårväg City minskar behovet av bussar utmed sträckan och kvarvarande bussar trafikerar främst andra sträckningar än spårvägens. På Lidingö byggs en ny depå för Spårväg Citys spårvagnar. Depån regleras i särskild detaljplan.



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
- påverkan på kulturmiljö
- påverkan på naturmiljö

De miljökonsekvenser som kan förutses beskrivs i järnvägsplanens MKB.



Bilden visar den MKB som bifogas järnvägsplanen och som har godkänts av länsstyrelsen.

Luftburet buller

Generellt bullrar spårvagnar mindre än de bussar som trafikerar sträckan idag. Dessutom ger spårvagnar inte ifrån sig lika mycket lågfrekvent buller, vilket gör att ljuden inte tränger in genom husväggar på samma sätt. Däremot introducerar spårvägen nya ljud i stadsmiljön.

För en del fastigheter på Strandvägen och Oxenstiernsgatan beräknas spårvägen kunna öka bullernivån jämfört med idag. Om det krävs åtgärder eller inte för att klara gällande riktvärden går inte att avgöra förrän i driftskedet. Det beror dels på att vissa fastigheter redan har fått åtgärder som begränsar påverkan inomhus av dagens gatubuller. Bullermätningar i driftskedet kommer att göras och ligga till underlag för eventuella åtgärder.

Stomljud

Liksom andra tyngre fordon kan spårvagnstrafiken orsaka vibrationer, som sprider sig i marken och in i byggnader nära spårvägen där de kan höras som stomljud. Vibrationer som inte uppfattas som ljud utan snarare känns i kroppen kallas för komfortvibrationer. Det finns inga nationella riktvärden för stomljud från spårtrafik. TF har därför tagit fram egna målvärden för Program Spårväg City, vilka inkluderar Stockholms stads riktvärden för bostäder.

De utredningar som TF har låtit utföra visar att det finns en risk för störande stomljud i bostäder längs del av Strandvägen och längs Oxenstiernsgatan utan skyddsåtgärder. Underbyggnaden av spåren dimensioneras därför för att klara målvärdena bland annat med ett vibrationsisolerande lager. Förebyggande underhåll av vagnar och spår bidrar också till att minska störningar. Längs övriga sträckan bedöms risken vara mycket liten både för stomljud och störande komfortvibrationer.

Kultur- och stadsmiljö

Hela Stockholms innerstad är ett riksintresse för kulturmiljövården vilket gör att alla nya inslag måste anpassas.



Foto: Kari Kohvalka



Vy av Lindarängsvägen vid Hakberget mot Valhallavägen. Spårområdet och skyddsremsan mot vägen besås med gräs för att anpassas till angränsande del av Ladugårdsgärdet inom Nationalstadsparken. Bak och i mitten av bilden syns även hållplats Hakberget med bland annat björkar som bevaras vid dess vänstra plattform.

Utmed sträckan finns flera byggnader med höga kulturvärden som har pekats ut av Stadsmuseet, bland annat Berwaldhallen och Radiohuset.

Alternativet med ökad busstrafik skulle medföra en liknande typ av barriäreffekt. Med den utformning som föreslås bedöms spårvägens konsekvenser för kultur- och stadsmiljön bli små. Spårvägen blir ett positivt inslag, eftersom gator rustas upp och utnyttjas mer effektivt och miljövänligt.

Naturmiljö

Spårvägen går huvudsakligen genom stadsmiljö med generellt sett mindre naturvärden. Park- eller naturmark berörs dock utmed en del av sträckan vid Nobelparken, Hakberget och Ladugårdsgärdet vilka alla ingår i Nationalstadsparken. Nationalstadsparken är speciell med sitt stora skyddade parkområde med hög biologisk mångfald inne i staden. Parken är ett riksintresse och dess natur- och kulturvärden har därför ett särskilt skydd.

De naturmiljövärden som berörs är främst äldre lövträd med högt naturvärde vid bland annat Nobelparken. En del av dessa träd kan komma att behöva rot- och kronbeskäras. Dessa åtgärder är inte skadliga, utan kan istället bidra till att förbättra livsbetingelserna för träden. På motsatt sida av gatan vid kvarteret Hornblåsaren föreslås en ny trädrad för att ersätta äldre och svaga träd som inte kan stå kvar då gatan breddas.

Sammantaget bedöms spårvägen få små konsekvenser för naturmiljövärden, ekosystem och biologisk mångfald. Positivt för besökarna till Nationalstadsparken är att tillgängligheten ökar med Spårvägs Citys hållplatser Hakberget och Lindarängsvägen direkt intill parken.



Byggtiden

Byggtiden beräknas till ungefär tre år, varav ett år för förberedelser i form av bland annat ledningsomläggningar. Tiden är bland annat beroende av att gatorna kommer att hållas öppna för bil- och busstrafik under byggtiden. Arbetets art, omfattning och huvudsakliga plats kommer att skifta över tiden. Framförallt berörs de delar av gatorna som behövs för spåren och hållplatserna.

De mest påverkande arbetena sker i början av byggtiden med schaktarbeten. Inledande arbeten består i att ta bort asfalten längs spårsträckningen, gräva ur för grundläggning samt vid behov placera en stomljuddämpande matta och gjuta en betongunderbyggnad för spåret. Längs en del av Oxenstiernsgatan norr om Berwaldhallen behövs även berg tas bort. Sedan kan rälsen och den utrustning som behövs på gatan monteras. Hållplatserna byggs samt belysnings- och kontaktledningsstolpar monteras. Gatorna återfylls och ytskikt återställs. Slutligen sätts bärlinor och kontaktledningar upp.

Arbetena utförs med asfaltsfräs, grävmaskiner, mobila kranar och montagefordon för kontaktledningar.

Vilka specifika arbetsmoment som krävs och vilka maskiner som kommer att användas bestäms vid TF:s upphandling av entreprenörer. Järnvägsplanen redovisar även tillfälliga arbets- och etableringsområden för uppställning av arbetsbodar, maskiner och material.

Miljökonsekvenser under byggtiden

Alla byggprojekt innebär störningar på omgivningen främst genom buller, stomljud och trafikomläggningar. Mest buller kommer att uppstå när asfalten ska fräsas bort samt när gatuunderbyggnad schaktas bort. Borrningen vid Berwaldhallen kan orsaka vibrationer och stomljud i närliggande lokaler. Störningarna är dock övergående och minimeras genom noggrann planering, förebyggande åtgärder samt kontroller under byggtiden.

För att minimera störningarna ställer TF särskilda miljökrav på entreprenörerna. De viktigaste kraven gäller byggbuller och skydd av träd. Innan arbetena startar ska entreprenörerna lämna in en miljöplan som beskriver hur miljökraven ska följas.



Bilderna illustrerar olika byggskedena från andra byggprojekt.



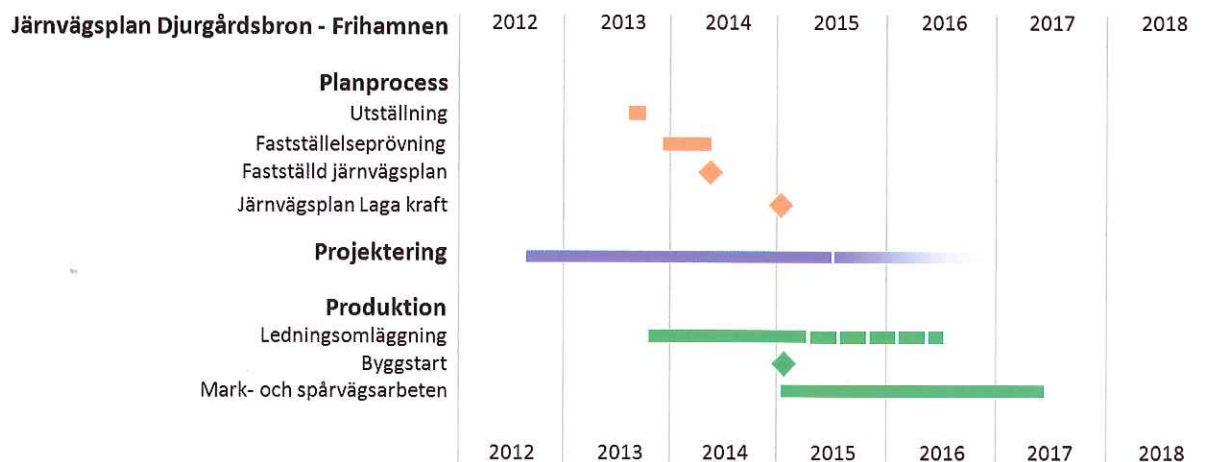
Foto: Karl Kohvakka

Tillgänglighet och barnperspektiv

Barn- och tillgänglighetsperspektiven beaktas i alla TF:s projekt. För arbetet med Spårväg City har detta varit viktigt vid både projektering och gestaltning. Målet är att skapa en trygg, säker och tillgänglig miljö både kring

spårvägen och vid plattformarna. Därför kommer spårvagnarna med enkla av- och påstigningar och spårvägen utformas med tydliga gångpassager över gata och spårväg. Plattformar och spårvagnar utformas med god plats för barnvagnar och rullstolar.

Tidplan för sträckan Djurgårdsbron – Frihamnen



Tid och plats för utställning

Planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och samrådsredogörelse finns utställt mellan 19 augusti och 9 september på följande platser under respektive kontors öppettider:

Tekniska nämndhuset, Fleminggatan 4, Stockholm, öppet mån – fre kl 7.30 – 18.00.

Trafikverket Region Stockholm, Solna Strandväg 98, Vreten, Solna, öppet mån – fre kl 7.30 – 16.00.

Representanter från Trafikförvaltningen kommer att finnas på plats vid utställningen på Tekniska nämndhuset den 27 augusti mellan 12.00 – 15.00 och den 28 augusti mellan 16.00 och 19.00.

För ytterligare information om järnvägsplanen, välkommen att kontakta:

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

Vi vill veta vad du tycker!

Järnvägsplanen tas fram i samråd med de som berörs. Det är viktigt för oss att få ta del av dina synpunkter. Du kan lämna dina skriftliga synpunkter via brev eller e-post senast den 9 september 2013.

Brev eller e-post skickas till Trafikverket – Vänligen observera inte till SL eller SLL Trafikförvaltning

Trafikverket
Ärendemottagning
Box 810
781 28 Borlänge

eller

trafikverket@trafikverket.se

Märk brev eller e-post med "Järnvägsplan Spårväg City Djurgårdsbron – Frihamnen Dnr TRV2013/27622."

Kort om Trafikförvaltningen (TF)

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 Waldemarsudde. Stockholm växer och fler behöver resa med oss. Nu förbereder vi utbyggnader mellan Hamngatan och Klarabergsgatan samt från Djurgårdsbron till Lidingö, via den nya miljöstadssdelen Norra Djurgårdsstaden. Din direktförbindelse till möten, hälsa och upplevelser.



SL är en del av
Stockholms
läns landsting

