



Granskning med utställning av Spårväg City Sergels torg/T-Centralen – Kungsträdgården.

Förlängning av spårväg linje 7 från Kungsträdgården på Hamngatan till Sergels torg/T-Centralen på Klarabergsgatan. SL presenterar järnvägsplan för berörda och allmänhet 16 juni – 22 augusti 2014.



SL är en del av
Stockholms
läns landsting





SL har tagit fram en järnvägsplan för Spårväg City, sträckan mellan Sergels torg/T-Centralen och Kungsträdgården. Järnvägsplanen finns nu tillgänglig för granskning. Under granskningen kan berörda myndigheter, sakägare, organisationer och allmänhet ge sina synpunkter på det framtagna planförslaget. SL ska sedan svara på alla yttranden.

Låt oss få veta vad du tycker!

På baksidan av broschyren ser du på vilket sätt du kan lämna synpunkter.

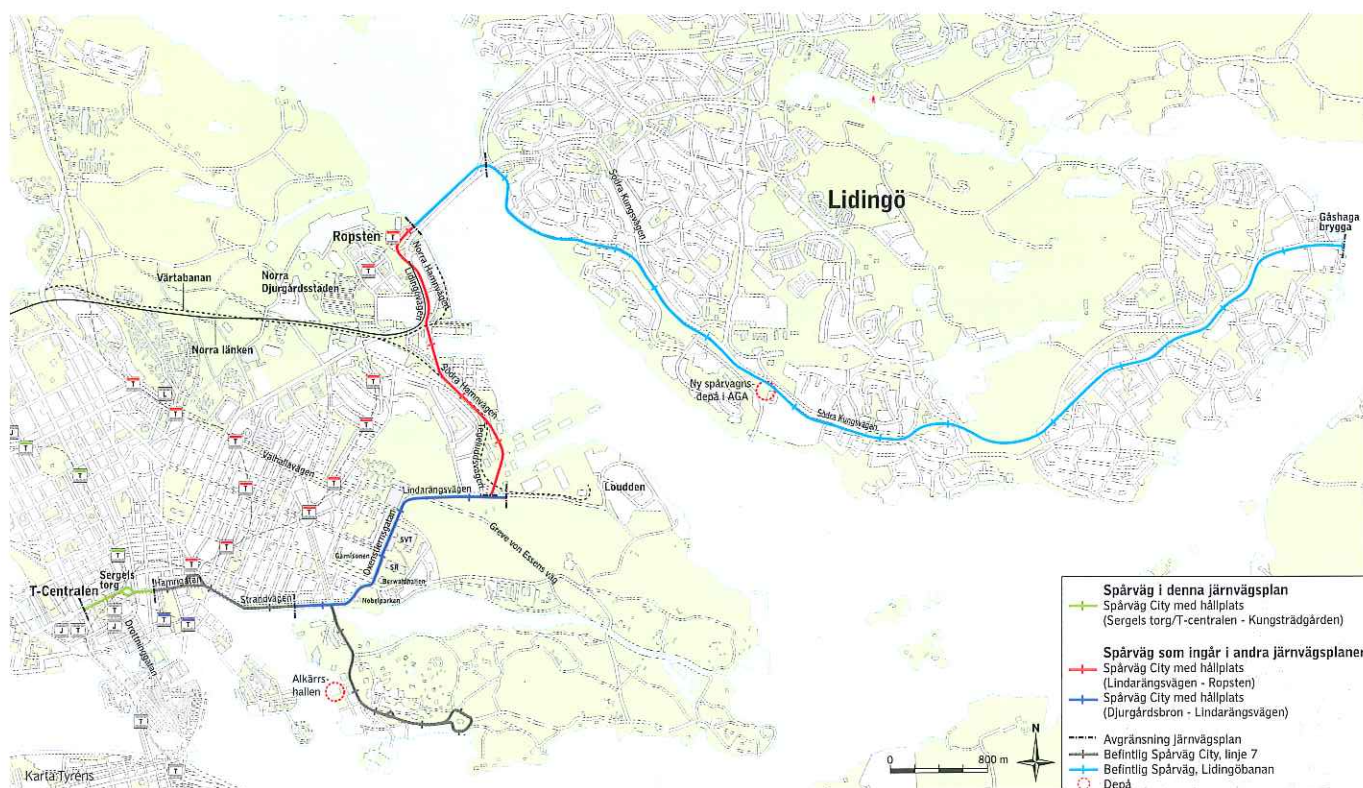
Spårväg City

Program Spårväg City är en start för kommande satsningar på nya spårvägslinjer i Stockholms innerstad. När Spårväg City är färdig kommer den att bidra till en kapacitetsstark förbindelse mellan Stockholms city, Norra Djurgårdsstaden och Gåshaga brygga på Lidingö. Restiden mellan city och Frihamnen i Norra Djurgårdsstaden beräknas till cirka 20 minuter. Restiden för hela sträckan mellan Sergels torg/T-Centralen och Gåshaga brygga beräknas till ca 39 minuter.

Den nya miljöstadsdelen Norra Djurgårdsstaden är ett av Europas mest omfattande stadsutvecklingsområden. Där

planerar Stockholms stad för 12 000 nya bostäder och 35 000 arbetsplatser. Spårväg City kommer att få en väsentlig roll i att förse Norra Djurgårdsstaden med en effektiv och tillgänglig kollektivtrafik.

Spårvagnar rymmer mer än dubbelt så många passagerare som en vanlig innerstadsbuss. De drivs med grön el och går på räls, vilket gör dem både klimatsmarta och energieffektiva. Med hög kapacitet, turtäthet, komfort och tillgänglighet blir spårvagnar ett betydande komplement till tunnelbana och buss, men också ett bra alternativ till att åka bil.



Kartan visar den befintliga spårvägen linje 7 mellan Sergels torg och Waldemarsudde i grått, samt den planerade fortsatta utbyggnaden från Djurgårdsbron via Frihamnen till Ropsten i blått och rött. I Ropsten kommer spårvägen att kopplas ihop med Lidingöbanan som just nu moderniseras och byggs ut. Då blir det möjligt att åka från Gåshaga brygga på Lidingö till Stockholms city helt utan byten. Detta kommer att avlasta den befintliga kollektivtrafiken (som tunnelbana och buss). Den aktuella sträckan för utställningen är markerat med grönt och syns till vänster i bilden.



Foto: Kari Kohvakka

Från museal trafik till Program Spårväg City

Sommaren 1991 öppnades Djurgårdslinjen mellan Norrmalmstorg och Waldemarsudde. Linjen försåg staden med museal trafik under vår, sommar och höst. Åren 2009 och 2010 moderniserades Djurgårdslinjen och förlängdes från Norrmalmstorg till Sergels torg. Den 23 augusti 2010 invigdes sträckan som spårväg linje 7 och Spårväg Citys första del, med trafik året runt. Den museala trafiken går parallellt med spårvägen i linjetrafik under vår, sommar och höst. Just nu pågår arbetet med att förlänga Spårväg City både österut och västerut.

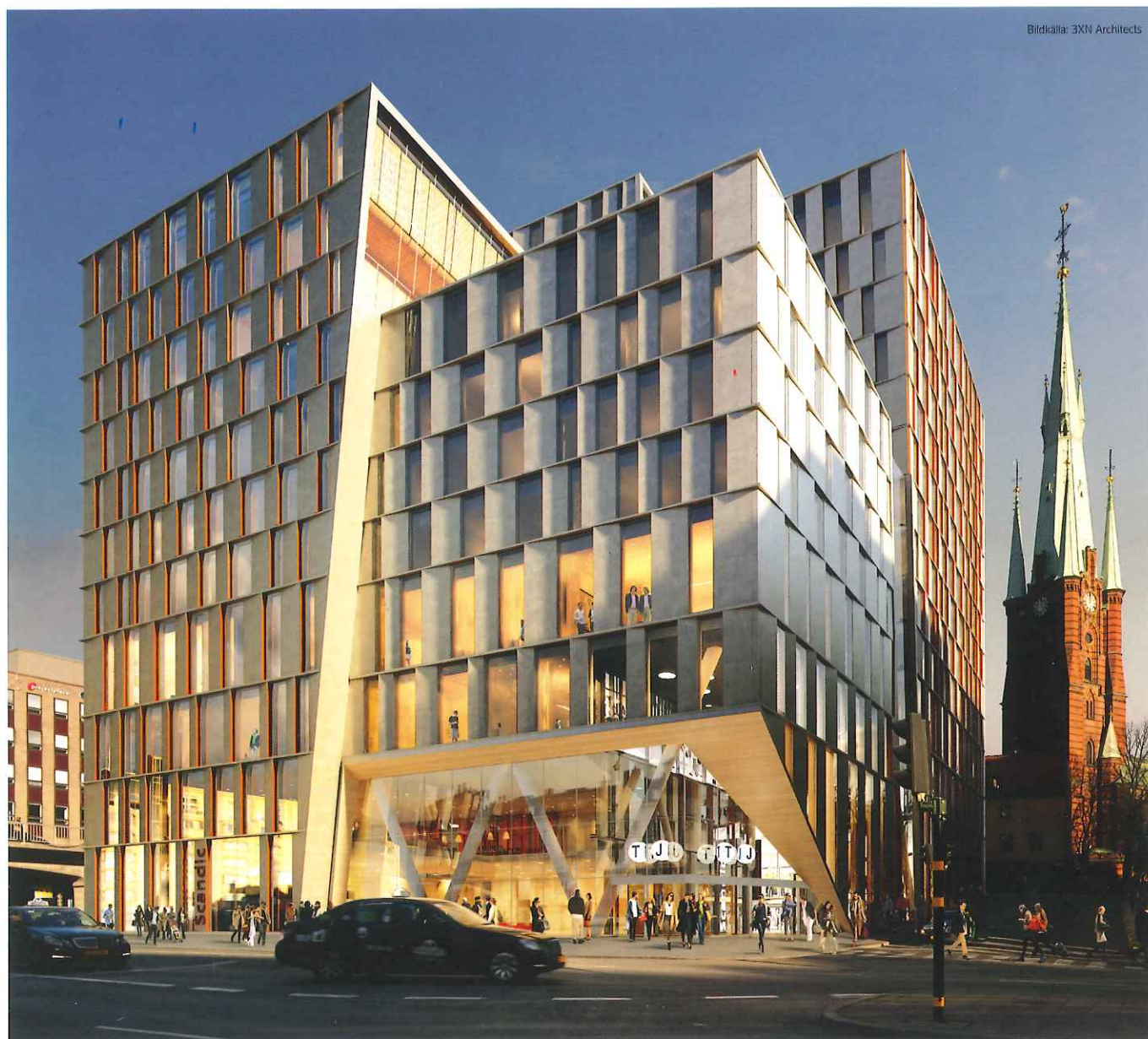
Spårvägen binder samman Stockholms city med Norra Djurgårdsstaden och Lidingö

Den planerade spårvägssträckan går genom Stockholms mest centrala del med ett flertal butiker, banker och arbetsplatser. Hållplatsen på Klarabergsgatan kommer att vara i anslutning till den planerade pendeltågsstationen för Citybanan "Stockholm City", till T-Centralen samt på kort avstånd från Stockholms Centralstation med pendeltåg, fjärrtåg och regionaltåg.

Just nu planeras en framtida utbyggnad av tunnelbanan mellan Nacka och Kungsträdgården. Spårvägens hållplats vid Kungsträdgården kommer att bilda en viktig knutpunkt

för resenärer från Nacka mot Stockholms city eller Djurgården, Norra Djurgårdstaden och Lidingö.

Djurgården med flera attraktioner så som Skansen och nöjesparken Gröna Lund är ett populärt resmål för både Stockholmare och turister. Idag tjänar spårvagnen som främsta resealternativ till Djurgården. En förlängning av Spårväg City till Klarabergsgatan innebär ökad tillgänglighet för både turister och Stockholmare mellan Stockholms city och Djurgården.



Visionsbilden ovan visar station Stockholm City på Vasagatan, som kommer bli ingång till Citybanan. Stationen får även en ingång på Klarabergsgatan i anslutning till Spårvägs Citys nya hållplats.



Bilden ovan visar en visionsbild av Norra Djurgårdstaden vid Värtahamnen med blick mot Frihamnen och Luddén. I bildens mitt syns den planerade boulevarden genom Stockholms stads stadsutvecklingsområde Valpariso med spårvägens etapp Frihamnen-Ropsten.



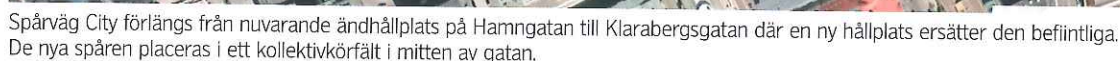
Spårväg City erbjuder redan idag resor mellan Hamngatan och Djurgården. Med en förlängning till Klarabergsgatan ökar tillgängligheten ytterligare med kopplingar till tunnelbana och pendeltåg.

Utformning av spårvägen mellan Sergels torg/T-Centralen och Kungsträdgården

Den befintliga spårvägen går i dagsläget till Hamngatan och har sin ändhållplats under Malmskillnadsgatans bro. Utbyggnaden innebär att spåren förlängs från Hamngatan fram till Klarabergsgatan, med en ny hållplats utanför Åhléns City och vändspår innan Klarabergsviadukten.

Genom att förlänga den nuvarande spårvägen kommer Spårväg City att ligga nära Stockholms Centralstation, T-Centralen och Citybanans station Stockholm City som

öppnar år 2017. På så sätt underlättas byte mellan de olika trafikslagen spårväg, tunnelbana, bussar och pendeltåg. Den nuvarande ändhållplatsen på Hamngatan kommer att tas bort. Läget för Kungsträdgårdens hållplats påverkas inte.



Spåren på Klarabergsgatan kommer att ligga i mitten av gatan och dela körfält med bussar. Biltrafiken och cykeltrafiken får egna körfält/cykelbanor på sidan, och innanför cykelbanorna kommer gångbanan att ligga kvar. Innan Klarabergsgatan övergår i bro över Vasagatan placeras vändspår med stoppbockar för spårvagnarna där spårvagnarna kan vända.

Hållplatsen Sergels torg/T-Centralen placeras på Klarabergsgatan i höjd med Ählénshuset mellan Klara Norra kyrkogata och Drottninggatan. Den kommer vara cirka 100 meter lång med plattform på båda sidor om spåren, för att kunna rymma både av- och påstigande. Hållplatsen kommer att användas

av både spårvagnar och bussar och förses med staket mot intelligande bilkörfält. Bussarna och spårvagnarna kommer att använda olika delar av plattformarna som höjdanpassas med jämnt insteg vid alla dörrar för respektive fordonsslag.

På Klarabergsgatan kommer linspänn för kontaktledning (som förser spårvagnen med ström) att fästas i intilliggande byggnaders fasader i bjälklag - alternativt i bärande väggar. De linspänn för belysning som finns längs Klarabergsgatan idag kommer att finnas kvar tillsammans med tillkommande linspänn för kontaktledning. De kommer att samordnas så att kontaktledningens linspänn placeras under belysningens linspänn.



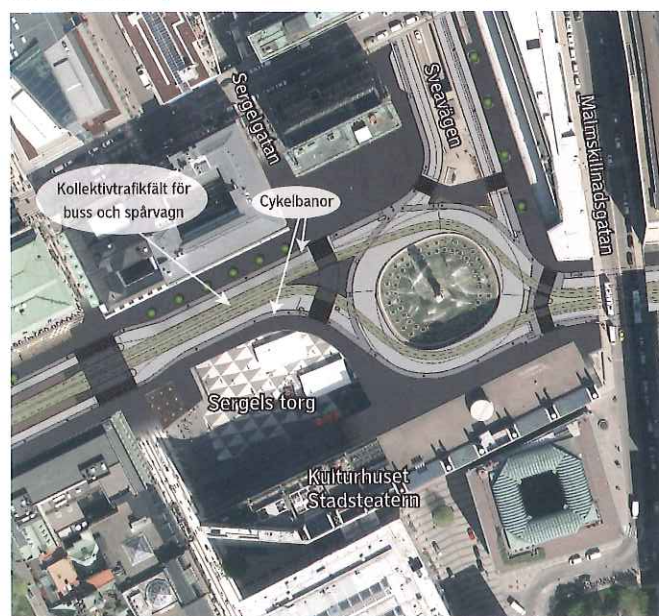


Föreslagen utformning av hållplats vid Sergels torg/T-Centralen.

Sergels torg

Utformningen av den befintliga cirkulationsplatsen har styrts av den så kallade superellipsen runt Sergelfontänen. Där kommer spåret att löpa på vardera sidan om superellipsen, och spårvagnen kommer att gå i kollektivkörfält. Cirkulationsplatsen kommer att vara signalreglerad. För att öka framkomligheten för kollektivtrafiken kommer trafiksinalerna att ställas om till förmån för buss och spårvagn. Cykelfält placeras i cirkulationsplatsens ytterkant.

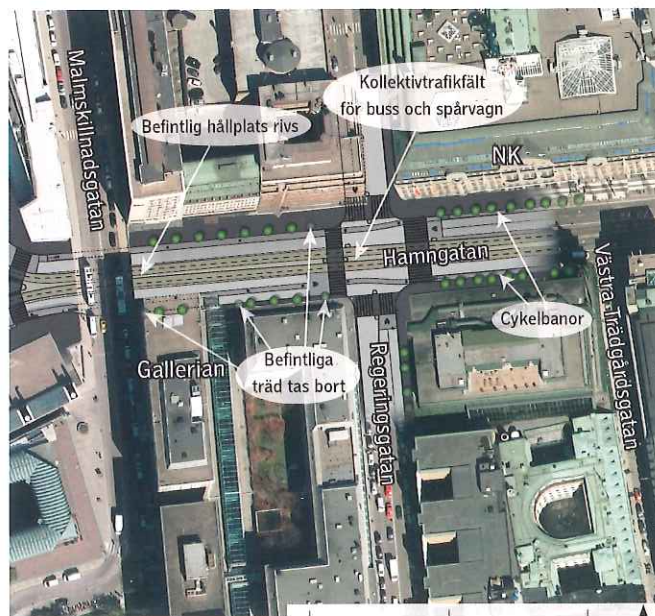
Kontaktledningsstolpar på Sergels torg kommer att samordnas med dagens belysningsstolpar i trädader och på refuger. Runt Sergelfontänen kommer stolparna att placeras i ytterkanterna av cirkulationsplatsen.



Planförslag för Sergels torg.

Hamngatan

Spårvägens båda spår kommer att vara placerade mitt i Hamngatan, precis som idag. De kommer att ligga i kollektivkörfält. Nästa hållplats för den planerade sträckan är dagens hållplats vid Kungsträdgården. Kontaktledningsstolpar placeras i Hamngatans trädad.



Planförslag för Hamngatan.



Alla ska känna sig trygga att resa med spårvagn. Bilden visar ett plant insteg som gör det lätt att gå på och av.

Gestaltning med hänsyn till stadsmiljön

Som en del av järnvägsplanearbetet har SL tagit fram ett särskilt gestaltningsprogram, d.v.s. ett program som beskriver hur spårvägsanläggningen planeras se ut när den är färdig. Programmet omfattar hållplatser och väderskydd. Utöver det har ett utformningsprogram tagits fram som särskilt fokuserar på stadsmiljön kring Sergels torg.

Programmets syfte är att ge förutsättningar för att kunna skapa en enhetlig, estetisk och funktionell utformning med hänsyn till den omgivande miljön. En viktig del är att välja ut material, form och färger som ger den kvalitet som krävs i en offentlig miljö. Vid utformning har det varit särskilt viktigt att tillmötesgå behov hos barn och personer med funktionsnedsättningar.

Spårvägen ska vara säker och tillgänglig för alla

Målet för Spårväg City är att skapa en attraktiv, klimatsmart och kapacitetsstark förbindelse mellan Stockholm city, Norra Djurgårdsstaden och Lidingö. För att nå detta mål är det viktigt att spårvägen ska vara tillgänglig för alla och vara ett tryggt och säkert resealternativ.

De spårvagnar som kommer att trafikera sträckan kommer att vara tillgänglighetsanpassade. Detta innebär bland annat att spårvagnens golv och plattform kommer att ligga på

samma nivå, samt att spårvagnarna kommer att ha flexibla utrymmen för rullstolar och barnvagnar. Under resan kommer hållplatsnamn och reseinformation automatiskt att ropas ut i spårvagnens högtalare, och kommer även att kunna avläsas från digital display.

Barnperspektivet uppmärksammar barnens behov i kollektivtrafiken

I dag reser många barn och unga med Spårväg City till och från skola och fritidsaktiviteter. Det är viktigt att ha en förståelse för att barn har andra förutsättningar än vuxna när de reser. SL har därför undersökt hur barn och unga upplever den befintliga spårvagnslinjen 7 mellan Sergels torg och Waldemarsudde, samt utreder vilka justeringar som kan genomföras så att färden kan fungera bättre.

Väderskydd och möbler placeras mot plattformens bakkant. Detta minskar risken för att möbleringen skymmer barnen för spårvagnsförarna eller begränsar barnens egen sikt. I plattformens bakkant placeras också ett skyddsstaket (eftersom hållplatsen vetter mot körbanan). Räckena utformas så att de inte ska gå att varken sitta eller klättra på.



Sergels torg 1974, sedd från kontor på Drottninggatan.

Miljökonsekvenser

Spårvägens miljöpåverkan har utretts i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), vars utförande och beskrivningar har godkänts av länsstyrelsen. Miljöaspekter som berörs är stömljud och komfortvibrationer, luftburet buller, kulturmiljö, stadsbild, luftkvalitet samt risk och säkerhet

Stömljud och komfortvibrationer

Precis som andra tyngre fordon kan spårvagnar orsaka vibrationer. När spårvagnen åker upp kommer en vågrörelse genom dynamiska krafter mellan hjul och räls. Vibrationerna kan sprida sig i marken in i byggnader där de upplevs som ljud (stömljud) eller genom känsel (komfortvibrationer). Under spåren anläggs därför ett vibrationsisolerande skikt för att förebygga just detta. Spårtrafiken planeras gå i befintlig gata som utgörs av brokonstruktioner med underliggande butiker, caféer och restauranger.

Det finns idag inga nationellt antagna riktvärden avseende stömljud och komfortvibrationer i butiksutrymmen som

uppkommer från spårtrafik. Målvärden för butiksutrymmen har därför tagits fram av SL med utgångspunkt att verksamheterna inte ska påverkas nämnvärt.

Den nya spårunderbyggnaden har dimensionerats för att målvärdena i underliggande butiksutrymmen ska kunna uppfyllas med den utbyggda spårtrafiken. Stömljudsnivån från spårtrafiken bedöms bli lägre jämfört med dagens situation, medan komfortvibrationerna bedöms bli oförändrade.

Luftburet buller

När Spårväg City är färdig kommer spårvagnarna att kunna ersätta delar av dagens busstrafik. Dagens trafikbuller längs sträckan bedöms kunna minskas tack vare de nya, tystare spårvagnarna. Dessutom orsakar de en mindre andel lågfrekvent buller än motsvarande busstrafik.

Kulturmiljö och stadsbild

Hela Stockholms innerstad är ett riksintresse för kulturmiljövärden. Utmed sträckan finns flera byggnader med



Bilden visar hur kontaktledningarnas linspänn kommer att fästas vid Sergels torg.

höga kulturvärden som har pekats ut av Stadsmuseet; som S:ta Clara kyrka, Kulturhuset och varuhuset NK. Området är ett resultat av 1960- och 70-talens cityomvandling som visar på den tidens stadsplanering och arkitekturideal.

Införandet av spårvägen medför att gaturummet utnyttjas mer effektivt och miljövänligt – och kan då ge ett ökat värde för fler människor i deras vardag.

Rondellen med dess superellips ovanför Sergels torg är en utmärkande och viktig orienteringspunkt med sin skulptur i glas. Stolparna runt fontänen kommer att anpassas till dagens stolpar och armaturtyper. På Klarabergsgatan föreslås linspänn till kontaktledningarna att fästas i fasaderna för att undvika att fler stolpar placeras ut. Fasadinfästningar, jämfört med stolpar, ökar framkomligheten för gående och ger mindre påverkan på stadsbilden och de öppna siktlinjerna.

Luftkvalitet

Luftkvaliteten längs sträckan är främst påverkad av mängden

trafik och de slutna gaturummen. I dagsläget överskrids miljö kvalitetsnormerna för kväveoxid och partiklar ofta. Spårvägen byggs som en möjlighet till ökat kollektivt resande och kan då minska antalet bilresor i området. Dessutom ger spårvagnarna inte ifrån sig några avgaser alls och drivs med grön el.

Risk och säkerhet

De två största riskerna med spårväg är urspårning eller kollision med andra trafikslag på spåret. För att minska risken för kollision kommer styrning av trafikflödet i cirkulationsplatsen vid Sergels torg att ske med hjälp av trafiksignaler. Det kommer inte heller vara tillåtet för biltrafikanter att i alla korsningar svänga vänster över spåren.

SL har fört särskilt samråd med Storstockholms brandförsvar för att säkerställa att det ska vara möjligt att utrymma fastigheter med stegbil både vid infästning i fasad. Risken för urspårning avhjälpas med bra underhåll av anläggningen.

Angränsande projekt

Just nu utreds möjligheten till att göra Klarabergsgatan bilfri

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

Inget beslut har fattats för en bilfri Klarabergsgata. Planeringen av Spårväg City förutsätter därför att Klarabergsgatan kommer att trafikeras av bilar. Spårvägens utformning fungerar bra oavsett om Klarabergsgatan trafikeras med bilar eller ej. Fördelarna med bilfri gata är att det blir mer plats åt kollektivtrafik, cyklister och gående och gatulivet längs Klarabergsgatan kommer kunna utvecklas. Plattformen för hållplatsen kan också byggas bredare för att rymma fler människor.

Citybanan

Trafikverket bygger Citybanan i samverkan med Stockholms stad, Stockholms läns landsting och SL. 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 i anslutning till station Stockholm Citys entré på Klarabergsgatan i byggnaden för f.d. Scandic Hotel. Trafikstarten av Citybanan är planerad till år 2017.

Ökad tillgänglighet för 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 på ett bättre sätt.

Kvarteret Trollhättan, Gallerian

Tomträttsinnehavaren AMF Pensionsförsäkringar AB kommer att utöka byggnadsvolumerna inom fastigheterna Trollhättan 29, 31-33 på Hamngatan 37. Den pågående detaljplanen möjliggör att byggnaderna inom kvarteret byggs till med cirka 2-3 våningar. Utöver detta möjliggörs att gårdarna inom Trollhättan 31 bebyggs. Bottenvåningar mot gata och galleria ska utgöras av handel. Befintlig handelsverksamhet i Gallerian ska kvarstå.

Ett planärende gällande fastigheten Trollhättan 30 pågår även. Järnvägsplanen omfattar inte, men förhindrar inte heller, planer för fastigheterna. Förändringar regleras genom Stockholms stads detaljplane- och bygglovsprocess.

Även tomträttsinnehavaren Vasakronan har utvecklingsplaner inom kvarteret Hästskon på Hamngatan. Dessa och spårvägens utbyggnad bedöms kunna utföras utan påverkan av varandra.





Bilden visar spårvägen på en bilfri Klarabergsgata.



Visionsbild för hur hållplats med väderskydd kan komma att se ut för Spårväg City.

Byggtiden

Renovering av gatudäcken i Stockholms city samordnas med byggande av spårväg

Klarabergsviadukten, Sergels torg och delar av Hamngatan ligger på olika konstruktioner i betong från 60- och 70-talen. På betongens ovansida under gatorna finns tätskikt som skyddar mot läckage in i underliggande butiker och källare. Betongdäcken behöver även förstärkas för att konstruktionerna ska kunna tåla dagens trafikbelastningar. Renoveringarna hade behövts göras oavsett spårvägen.

Arbetena påbörjades av Stockholms stads Trafikkontor hösten 2012 och omfattar även förberedelser för spårvägen. Samordningen av renoveringarna och byggandet av spårvägen ger kostnadsbesparingar och mindre miljöpåverkan. Tätskiktsrenoveringen utförs etappvis och just nu pågår planering av arbetets färdigställande.

Byggande av spår

Efter renoveringarna av tätskikten kommer SL att anlägga de båda spåren, hållplatsen på Klarabergsgatan, kontaktledningarna, el och styrsystem. Arbetet beräknas pågå under cirka ett års tid med planerad start år 2018. Spårbygget bedöms inte föranleda evakuering av underliggande butikslokaler, såsom skett och sker för tätskiktsprojektet.



Tätskiktsrenovering på Klarabergsgatan hösten 2013.

Samordningen med stadens föregående arbeten minskar markbehovet för spårarbetena, men en del trafikomläggningar kommer ändå att behövas. Även tillfälliga arbetsområden kommer att kräva att mark i anslutning till spåren tas tillfälligt i anspråk.

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.

SL 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.

Synpunkter under samråd

I juni 2013 hölls samråd om förlängning av Spårväg City från Kungsträdgården till Sergels torg/T-Centralen. Samråd är en viktig del i planeringsprocessen och syftar till att ge berörda och allmänheten en chans att tycka till om det framtagna förslaget. Efter samrådet har SL svarat på de inkomna synpunkterna i en samrådsredogörelse som finns tillgänglig vid utställningen och på hemsidan.

De inkomna synpunkterna berörde främst frågan om hur kontaktledningarnas linspänn ska fästas, att cykeltrafiken ska få ökad tillgänglighet, att kulturvärden längs sträckan måste beaktas vid byggnation och spårvagnsdrift, samt allmänna frågor om buller och säkerhetsanalyser. Dessa frågor har beaktats vid planeringsarbetet och återfinns med övriga synpunkter och svar i samrådsredogörelsen bilaga 17 i Järnvägsplanen.

Planering av Spårväg City

Järnvägsplan

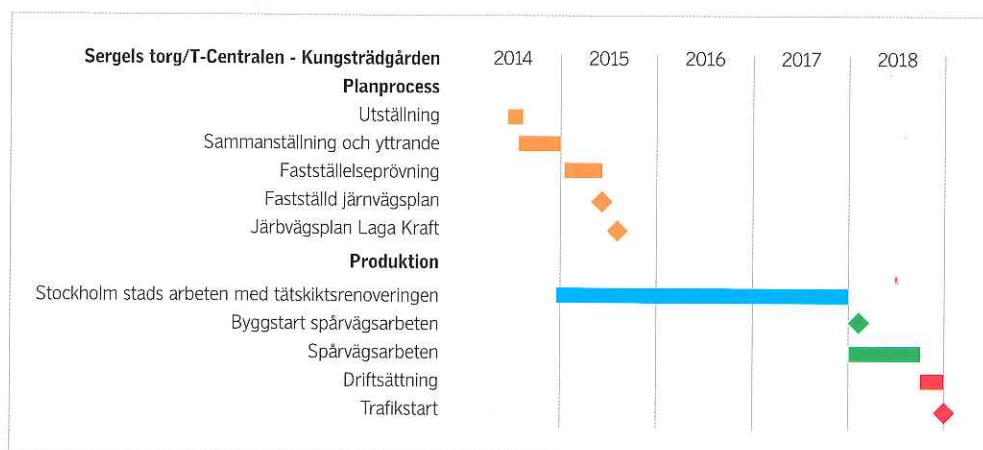
Planering av järnvägar och spårvägar är en sammanhållen process som leder fram till en järnvägsplan. Processen regleras i lagen om byggande av järnväg (1995:1649) och syftar till att skapa en god koppling till övrig samhällsplanering och miljölagstiftning. Planering är en demokratisk process och beslut tas efter att allmänheten och särskilt berörda har kunnat lämna synpunkter på det framtagna förslaget. Tillfällen och möjligheter för att lämna synpunkter kallas för samråd och granskning.

Syftet med järnvägsplan

Syftet med järnvägsplanen är att reglera lokalisering och utformning av spårvägsanläggningen med de skyddsåtgärder som behövs med hänsyn till spårvägens påverkan på omgivningen, samt möjliggöra markåtkomst för spårvägen.

Granskning med utställning

Under granskningstiden med utställning av järnvägsplanen har allmänheten, sakägare och myndigheter möjlighet att lämna ytterligare synpunkter utöver de som lämnats vid det genomförda samrådet. Järnvägsplan med eventuella revideringar, där hänsyn tagits till de inkomna synpunkterna, lämnas därefter till länsstyrelsen för ett yttrande från deras sida. Järnvägsplanen med länsstyrelsens yttrande lämnas sedan till Trafikverket som prövar och slutligen fastställer planen. Planen blir juridiskt bindande när Trafikverkets beslut har vunnit laga kraft. Vid eventuell överklagan av fastställelsebeslutet prövas frågan av regeringen. Beslutar regeringen att Trafikverkets fastställelsebeslut är korrekt vinner järnvägsplanen laga kraft i och med regeringens beslut.



Översiktlig tidplan för Spårväg City sträckan Sergels torg/T-Centralen - Kungsträdgården.

För mer information

På Spårväg Citys hemsida www.sll.se/sparvagcity finns den här broschyren och järnvägsplanen med bilagor. 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**.

Du är välkommen att kontakta oss för att ställa frågor

Frågor besvaras av:

Ketil Kindestam

Telefon: 010-452 25 18

E-post: ketil.kindestam@sl.se

Utställning

Järvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning och samrådsredogörelse finns tillgänglig för granskning mellan 16 juni och 22 augusti 2014 på följande platser och under respektive kontors öppettider:

Tekniska Nämndhuset

Fleminggatan 4, Stockholm

Öppet: måndag, tisdag, onsdag och fredag 7.30-18.00
torsdag 07.30 -18.30

Trafikförvaltningens huvudkontor

Lindhagensgatan 100, Stockholm

Öppet: måndag-fredag kl. 8.00-16.00

Program SL Spårväg City, till och med 4 juli.

Hangövägen 25, hus 4, plan 7, Stockholm

Öppet: måndag-fredag, kl. 08.00-17.00

Program SL Spårväg City från och med 7 juli

Hangövägen 19, hus 1, plan 5, Stockholm.

Öppet måndag-fredag, kl. 08.00-17.00

Representanter från Stockholms läns landsting Trafikförvaltningen, kommer att finnas på plats vid utställningen på Tekniska Nämndhuset den 17 juni mellan kl. 15.00-20.00.

Kom gärna och träffa representanter från Stockholms läns landsting Trafikförvaltningen i Centralhallen på Stockholms Centralstation 21 augusti mellan kl. 07.00-19.00.

Då har du också möjlighet att ställa frågor och framföra dina synpunkter!

Välkommen!

Vi vill veta vad du tycker!

Du kan lämna dina skriftliga synpunkter via brev eller e-post senast 23 augusti 2014..

Brev eller e-post skickas till:

AB Storstockholms Lokaltrafik

Program Spårväg City

Hangövägen 19, pl. 104

115 41 Stockholm

E-post: sparvagcity@sl.se

Märk brev eller E-post med "Spårväg City, Sergels torg/T-Centralen-Kungsträdgården Dnr 2014-0172"

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.



SL är en del av
Stockholms
läns landsting



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 miljöstadensdelen Norra Djurgårdsstaden. Din direktförbindelse till möten, hälsa och upplevelser.