

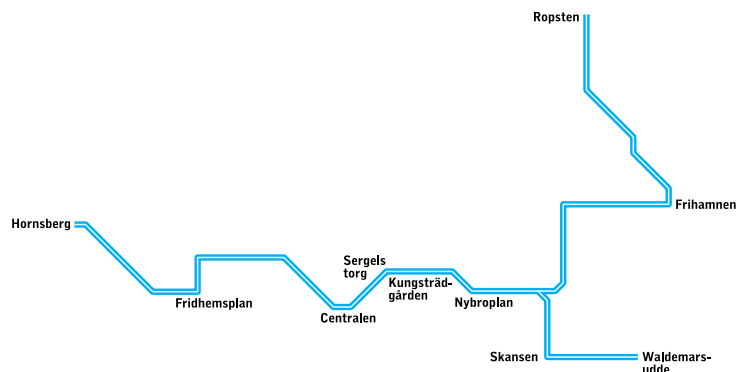
# Skriftligt samråd för förstudie.

## Underlag för synpunkter.



## Spårväg City Ny stadsspårväg i Stockholm

Från nordvästra Kungsholmen  
till Norra Djurgårdsstaden



## Spårväg City – Ny stadsspårväg i Stockholm



Foto: Jan E. Svensson

Många städer runt om i Europa bygger just nu ut sina spårvägsnät. Med spårväg kommer man nära de platser man vill till, det är bekvämt, det ligger ovan jord och det är lätt att kliva på och av. Spårvägen är också bra för samhället i stort och för miljön, eftersom den är ett modernt och klimatsmart alternativ med hög kapacitet till en rimlig kostnad.

Spårväg City är planerad att gå från Hornsbergs Strand på nordvästra Kungsholmen, via Fridhemsplan, Stockholms central och Nybroplan, till Ropsten i Norra Djurgårdsstaden. I en nära framtid kan Spårväg City kopplas samman med en moderniserad Lidingöbana. Den planerade sträckningen av hela Spårväg City kommer att ge de nya områdena för bostäder

och arbetsplatser – Norra Djurgårdsstaden och nordvästra Kungsholmen – en modern, klimatsmart, snabb och smidig förbindelse som knyter an till SLs hela trafiknät.

Många som kommer för att besöka Stockholm kommer också att få lättare att ta sig till Stockholms tre mest besökta turistmål – Vasamuseet, Skansen och Gröna Lund. Längs Spårväg Citys väg ligger också till exempel Junibacken, Liljevalchs konsthall, Aquaria och Prins Eugens Waldemarsudde.

Arbetet med den nya spårvägen sker i samarbete mellan Stockholms stad och SL. I september 2009 träffades ett samverkansavtal mellan staden och SL. I avtalet beskrivs projektets

mål, ansvarsuppdelning, principiell dragning och tidplan. Planeringsföretagets utsättning för den framtida spårvägssträckningen är att den ska nå ett flertal av Stockholms viktiga mål- och bytespunkter som T-Centralen, Stockholms central och Fridhemsplan.

Idag trafikeras den befintliga Djurgårdslinjen endast av museifordon under delar av året. Arbetet med en första etapp har påbörjats och redan i augusti 2010 kommer man att kunna åka med Spårväg City från Sergels Torg till Waldemarsudde med moderna fordon. Målsättningen är att hela eller stora delar av Spårväg City ska stå klar under 2014. När Spårväg City är fullt utbyggd räknar vi med att 70 000 resenärer dagligen reser med den.

## Förstudiens omfattning och tidigare samråd

Syftet med förstudien är att utreda olika genomförbara lösningar utifrån de förutsättningar och mål som projektet har. Viktiga frågor att belysa i förstudien är Spårväg Citys linjesträckning, hur spårvägen når Stockholms viktiga mål- och bytespunkter samt spårvägens placering i stadsrummet.

Arbetet med förstudien för Spårväg City har pågått sedan 2007. Från början studerades endast sträckan från

Norrmalmstorg till Stockholms central och från Djurgårdsbron på Strandvägen till Värtan. I samband med upprättandet av förstudien genomfördes ett skriftligt samråd. Under våren 2008 enades SL och Stockholms stad om att utöka förstudien med en spårvägssträckning till Kungsholmen. Eftersom den aktuella förstudien hade utökad omfattning jämfört med den tidigare förstudien, genomfördes ytterligare ett skriftligt samråd i september samma år.

Därefter har projektet genomgått en ny startfas med nya förutsättningar och ytterligare sträckningsalternativ, varför ett nytt skriftligt samråd nu genomförs för hela sträckningen från Norra Djurgårdsstaden i öster till nordvästra Kungsholmen. I och med detta samråd har alla som berörs av projektet möjlighet att komma med synpunkter.

## Planeringsprocessen

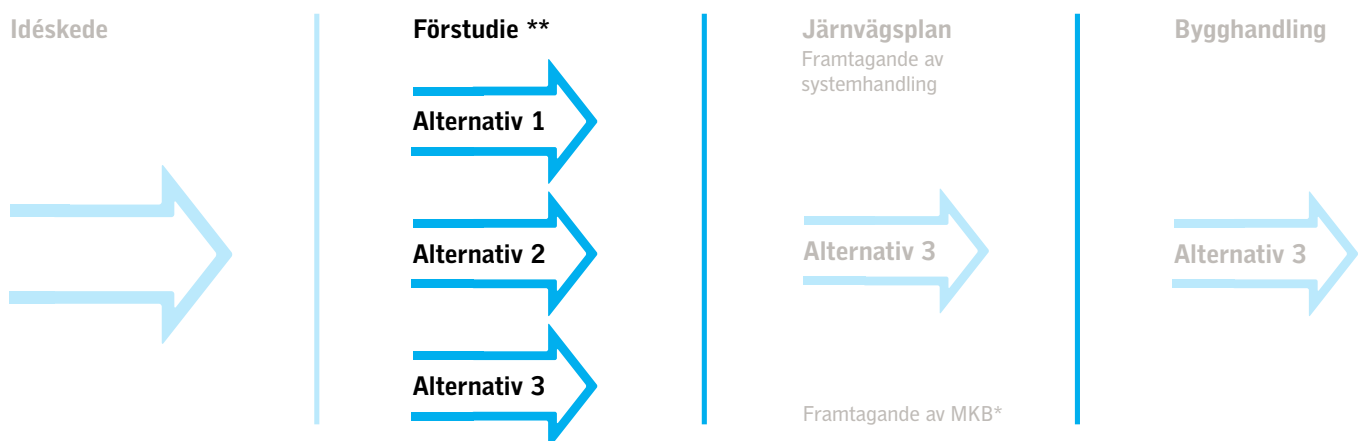
Planeringsprocessen för att bygga spårväg regleras enligt Lagen om byggande av järnväg. Förstudieskedet är det första steget i den formella planeringsprocessen för järn- och spårvägar. I arbetet med förstudien prövas olika lösningar och utformningar översiktligt för att se vilka

som är genomförbara med rimliga konsekvenser på bland annat miljön, ekonomin, övrig trafik och omkringliggande samhälle.

Finns det efter förstudien endast ett lämpligt alternativ kan en järnvägsplan upprättas. I vissa fall med flera

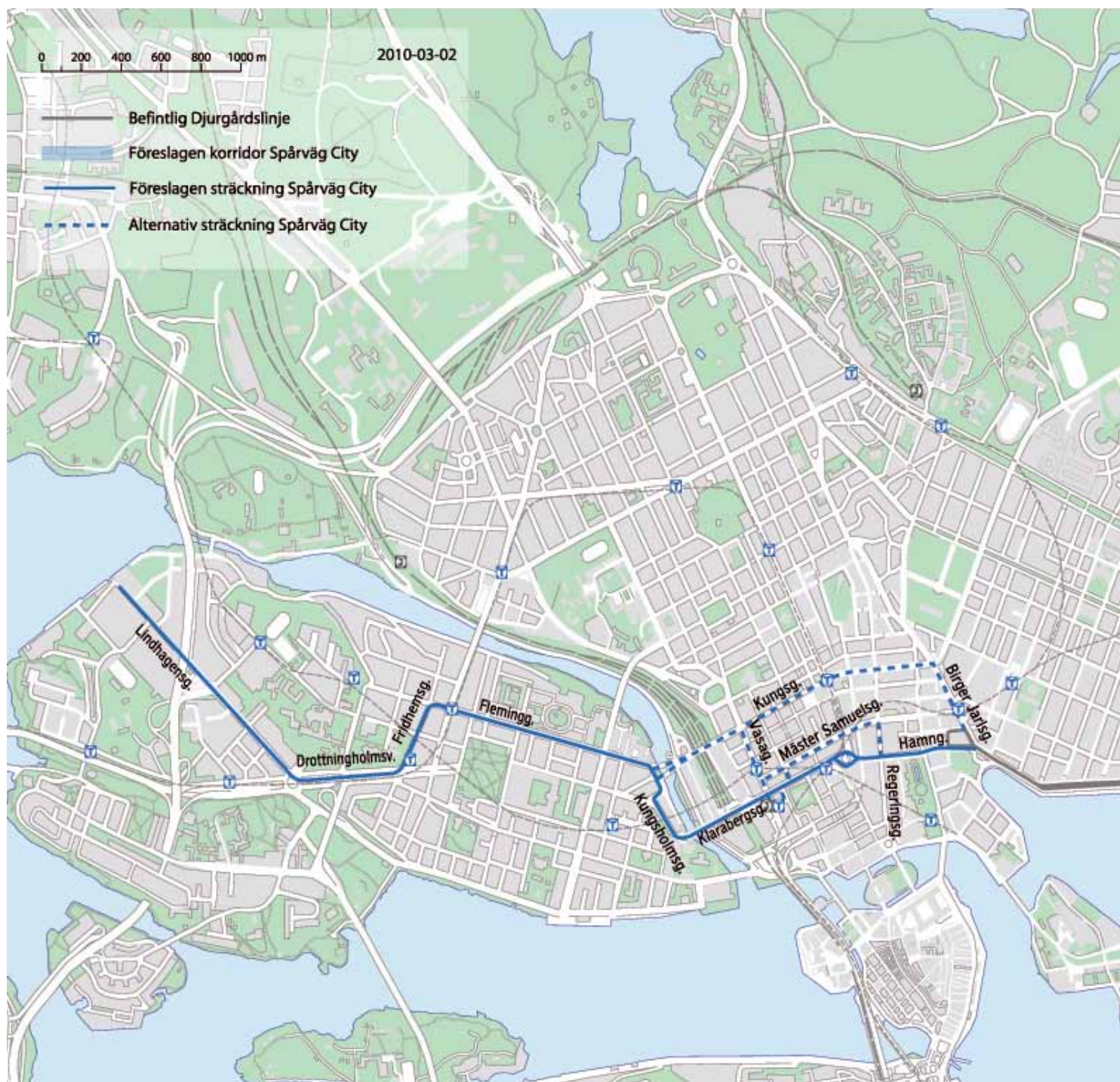
alternativ kan järnvägsplanen behöva föregås av en järnvägsutredning. Under förstudien hålls ett tidigt samråd med dem som kan beröras. Efter samrådet bearbetas de inkomna synpunkterna och sedan fattas beslut om vilket alternativ som man ska arbeta vidare med i järnvägsplanen.

### Planeringsprocessen vid byggande av järnväg.



\*Miljökonsekvensbeskrivning. \*\* Ovanstående process är schematisk, de tre alternativen är fiktiva.

## Planerad sträckning för Spårväg City



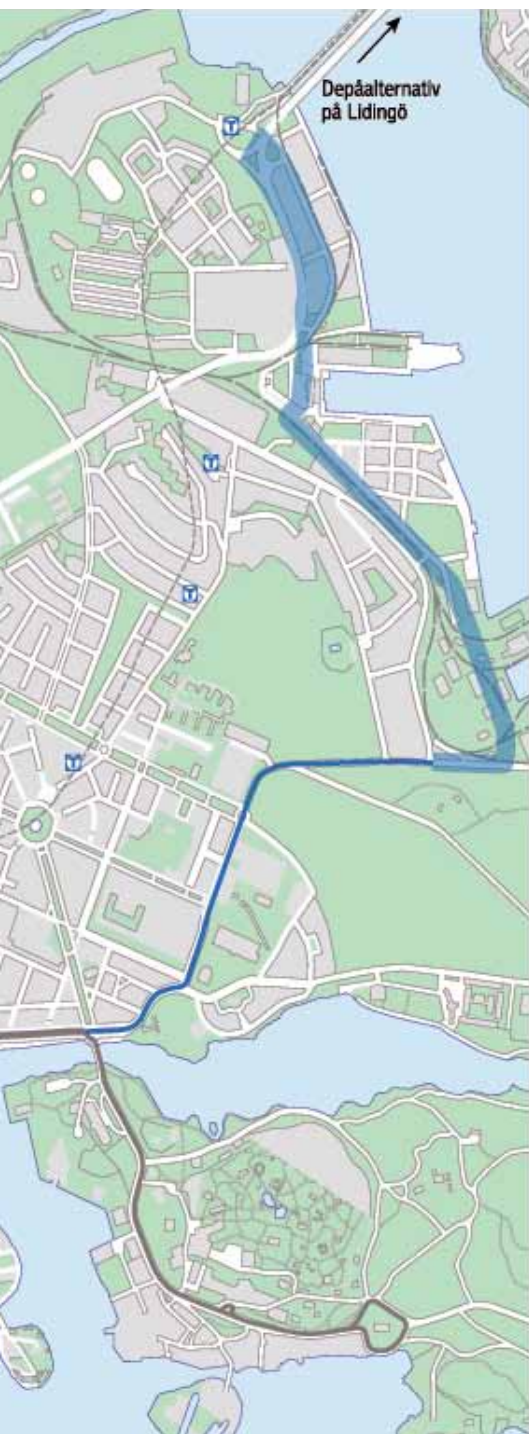
**Hornsbergs Strand – Fridhemsplan**  
Spårväg City har slutstation vid Hornsbergs Strand där den ger en god koppling till det nya stadsutvecklingsområdet nordvästra Kungsholmen. Längs Lindhagensgatan föreslås att spårvägen ska gå huvudsakligen i separata kollektivtrafikkörfält. Vid Lindhagensplan svänger spårvägen in på Drottningholmsvägen och fortsätter gatan fram till Fridhemsplan

där den föreslås svänga in på Fridhemsplan. Vid Fridhemsplan får spårvägen en god koppling till tunnelbanans Blå och Gröna linjer samt till ett flertal busslinjer inklusive tre stombusslinjer. Detta förstärker ytterligare Fridhemsplans roll som en viktig nod i SLs trafiksystem.

Spårväg City fortsätter sedan Fridhemsplan fram och svänger in på

Fleminggatan, där den passerar rakt fram genom korsningen S:t Eriksgatan/Fleminggatan. Trafikbelastningen är stor i korset S:t Eriksgatan/Fleminggatan, vilket gör att vänstersvängförbud kan behöva övervägas på båda gatorna.

**Fridhemsplan – Stockholms central**  
Längs Fleminggatan planeras spårvägen gå i blandtrafik tillsammans



med övrig trafik. Efter införandet av Spårväg City på Fleminggatan kan framkomligheten för biltrafiken bli nedsatt och dagens biltrafik kan eventuellt reduceras genom att andra färdvägar väljs. Från Fridhemsplan till Kungsbron passerar Spårväg City förbi ett antal större arbetsplatser och målpunkter som Västermalmsgallerian och S:t Eriks ögonsjukhus. Vid Kungsbron, där Fleminggatan

slutar, viker spårvägen av in på Kungsbro Strand. För att spårvägen ska kunna passera Kungsbroplan måste Kungsbronns södra del kompletteras med en ny brodel alternativt behöver mitten av cirkulationen fyllas ut. Från Kungsbro Strand fortsätter spårvägen in på Kungsholmsgatan där den passerar förbi bland annat Stadsarkivet och Serafens äldreboende. Från Kungsholmsgatan planeras Spårväg City fortsätta över Klarabergsviadukten, in på Klarabergsgatan fram till Stockholms central.

#### **Stockholms central – Sergels Torg**

Längs Klarabergsgatan föreslås reserverade kollektivtrafikkörfält för att ge spårvägen och övrig kollektivtrafik god framkomlighet. Spårvägen ger en god koppling till tunnelbanan och pendeltåg vid T-Centralen. Hållplatser kan även anknyta till den planerade uppgången från Citybanans station, för vilken arbete har påbörjats. Längs Klarabergsgatan finns många andra målpunkter såsom butiker, Drottninggatan, Kulturhuset, och den nya hotell- och konferensanläggningen Stockholm Waterfront. Vid Sergels Torg passerar spårvägen runt fontänen och viker sedan av in på Hamngatan.

#### **Sergels Torg – Nybroplan**

Byggnationen av Spårväg City mellan Sergels Torg och Nybroplan pågår och redan i augusti 2010 kommer man att kunna åka med Spårväg City från Sergels Torg till Waldemarsudde.

#### **Nybroplan – Djurgårdsbron – Waldemarsudde**

Den befintliga Djurgårdslinjen upprustas delvis under den nu pågående första etappen. Bland annat flyttas spåren isär mellan Skansen och Ryssviken. Den idag något otydliga trafiklösningen vid Djurgårdsbronns anslutning till Strandvägen planeras att förenklas i samband med den framtida utbyggnaden. Det kan ske genom att vägförbindelsen över spårområdet mot Narvavägen stängs för biltrafik och ges en annan utformning.

#### **Djurgårdsbron – Ropsten**

Från Djurgårdsbron planeras Spårväg City att gå österut längs Strandvägen där den passerar Nobelparken, för att sedan vika in på Oxenstiernsgatan. Längs Oxenstiernsgatan passerar Spårväg City ett flertal stora arbetsplatser som TV-huset, Sveriges Radio och Berwaldhallen. Spårvägen föreslås gå i blandtrafik längs Oxenstiernsgatan, vilket innebär att spårvägen kör i samma körfält som biltrafiken.

Vid korsningen Oxenstiernsgatan/Valhallavägen passerar spårvägen rakt genom cirkulationsplatsen. Spårvägen föreslås passera genom Nationalstadsparken på Lindarängsvägen där spårvägen planeras förläggas på egen bana på östra/södra sidan av gatan, i huvudsak inom gatumark enligt gällande detaljplan.

Mellan Värtan och Ropsten har endast en översiktlig korridor studerats då gatunätet för området inte är klart och planering av området pågår. Eventuellt byggs en provisorisk spårvägssträckning genom området för att sedan anpassas till den kommande exploateringen.

#### **Alternativa sträckningar via Mäster Samuelsgatan, Vasagatan eller Birger Jarlsgatan**

Klarabergsgatan och Klarabergsviadukten är belägna på däck- och brokonstruktioner. Det är osäkert om dessa kan bära spårvägens trafiklast eller om förstärkningsarbeten krävs. Arbete med konstruktionsberäkningar pågår. Till huvudförslaget finns därför tre alternativa dragningar:

- via Kungsbron – Kungsgatan – Vasagatan – Mäster Samuelsgatan – Regeringsgatan – Hamngatan
- via Kungsbron – Kungsgatan – Vasagatan – Klara Norra Kyrkogata/ Klara Vattugränd – Klarabergsgatan
- via Kungsbron – Kungsgatan – Birger Jarlsgatan – Nybroplan

## Avfärdade alternativ

Under projektets gång har flera olika sträckningsalternativ studerats. De alternativ som inte har ansetts vara genomförbara på grund av tekniska, ekonomiska eller tidsmässiga skäl har avfärdats. Detta beskrivs mer utförligt i den pågående förstudien.

Nedan följer en kort beskrivning av de avfärdade alternativen och anledningen till att de har avfärdats.

### **Nya Västra Järnvägsgatan, Blekholmsgatan och Blekholmsterrassen**

Västra Järnvägsgatan kan inte byggas förrän 2017 när Citybanan är klar, vilket inte stämmer med tidplanen för Spårväg Citys utbyggnad. Blekholmsgatan ligger i dagsläget på en lägre nivå. Ett alternativ med överdäckning av gatan i nivå med Klarabergsgatan och Kungsgatan har studerats. Mot Kungsgatan har ett husbygge enligt gällande detaljplan startat vilket omöjliggör en spårvägsdragning. Blekholmsterrassen är en relativt smal gata med hus på ömse sidor. Utredningar visar att en spårväg skulle medföra alltför stora stomljudd och vibrationer i intilliggande bostäder. Åtgärderna för att avhjälpa dessa

problem skulle bli mycket kostsamma samt vara mycket svåra att genomföra.

### **Hantverkargatan**

Hantverkargatan är endast 16 m bred, vilket gör att alla önskade funktioner, exempelvis cykelbanor, inte ryms. Särskilt svårt blir det vid hållplatser. Även om Hantverkargatan skulle göras om till en kollektivtrafikgata så finns inte plats för att separera cykeltrafiken från övrig trafik.

### **Vasagatan – Tegelbacken**

Fri höjd under järnvägsbron vid Tegelbacken är endast 4,4 m, vilket eventuellt inte är tillräckligt för spårvägen.

### **Kungsholmsgatan – Scheelegatan**

Scheelegatan är hårt trafikerad och en spårväg i denna gata skulle få framkomlighetsproblem då inga reserverade körfält får plats. Kurvradierna i relationen Kungsholmsgatan – Scheelegatan – Fleminggatan är inte möjliga att klara för spårvägen. På Kungsholmsgatan klarar inte spårvägen svängen utan att inkräkta på mötande trafik.

### **Klarabergsgatan med ny bro över Klara Sjö**

Lösningen blir dyr och inkräktar på vattenområdet vid Klara Sjö. En ramp behöver läggas över grönområdet vid gamla Serafimerlasarettet, vilket inte har bedömts som önskvärt.

### **Celsiusgatan och Wargentinsgatan**

Celsiusgatan och Wargentinsgatan skulle tjäna som enkelriktat gatupar för spårvägen. Alternativet har avförts då spårvägen under en lång sträcka hamnar på Kungsholmsgatan som är en mindre lokalgata, istället för på Fleminggatan som är huvudgatan.

### **Tunnel under Kronobergsparken**

Alternativet har ansetts för dyrt och komplicerat att genomföra.

### **Parkgatan – S:t Göransgatan**

Spårvägen hamnar i krångliga svängar på mindre lokalgator utan nära kontakt med Fridhemsplans tunnelbaneentréer.

### **S:t Eriksgatan – Drottningholmsvägen**

En mycket hårt trafikerad gata där spårvägen troligen skulle få dålig framkomlighet då det enligt Stockholms stad blir svårt att avsätta särskilda reserverade körfält för spårvägen.

### **Mariebergsgatan**

Skall jämföras med Fridhemsgatan som utgör ett bättre alternativ. Backen ner och kurvan från Mariebergsgatan mot Drottningholmsvägen utgör också ett problem.

### **S:t Göransgatan – Kellgrensgatan**

Kellgrensgatans branta lutning gör att den är olämplig som spårvägsgata.

### **Kungsholmsgatan – Polhemsgatan**

Riskerar att bli oattraktivt då spårvägen hamnar på en mindre lokalgata utan nära kontakt med fotgängarströmmarna som finns på Fleminggatan och Hantverkargatan.



## Ny depå för spårvagnarna måste byggas

En ny spårväg medför behov av en ny spårvagnsdepå för uppställning, service och tvätt av spårvagnarna. Ett flertal alternativa depålokaliseringar har utretts. På Kungsholmen har man studerat fem olika depåalternativ:

- Kombinerad buss- och spårvägsdepå på Kristinebergshöjden
- Depå under Stadshagens IP
- Bergrumsdepå i Stadshagsberget
- Bergrumsdepå under S:t Görans sjukhus
- Depå i kv Lustgården i Hornsberg

Utredningarna visade att ingen av de fem alternativen ansågs vara genomförbara utifrån tidsplanen och/eller anläggningskostnad. Nedan beskrivs de depålokaliseringar som är aktuella.

### Depå på Lidingö

SL och Lidingö stad har träffat en överenskommelse om upprustning och ombyggnad av Lidingöbanan. I denna överenskommelse finns även möjlighet att utöka depån vilket medger utrymme för Spårväg Citys

spårvagnar. Behovet av att bygga ut till dubbelspår på delar av sträckan fram till depån kommer att studeras i en separat förstudie.

### Depå i Värtan

Mellan Tegelluddsvägen och befintliga industrispår finns en möjlig tomt för en depå. Tomten rymmer inte de volymer som en spårvägsdepå för Spårväg City kräver, men den kan eventuellt utgöra plats för en kompletterande depå.



Längs Lidingöbanan planeras en depå för Spårväg City

## Hållplatser

Hållplatser föreslås utformas med gemensam användning för buss och spårväg. Då spårvagnen har en instegshöjd på 30 cm och bussarna på 16 cm innebär det att plattformen varierar i höjd för att medge god tillgänglighet till de kollektiva färdmedlen. Plattformens längd föreslås vara 65 m vilket möjliggör att en spårvagn och en buss kan angöra plattformen samtidigt.

## Spårvagnarna

Spårväg City kommer att trafikeras av nya moderna och bekväma vagnar som är anpassade för innerstadsmiljö. Vagnarna kommer att ha hög tillgänglighet och komfort samt ha flexibla utrymmen som rymmer rullstolar och barnvagnar.

## Tidigare utredningar

Genom åren har ett antal utredningar om en spårväg från Norrmalmstorg till Stockholms central genomförts. År 2000 upprättades studien "Spårväg Centralen – Djurgården" i vilken förslag på alternativa utformningar av en förlängning av Djurgårdslinjen togs fram. Vidare belystes spårvägens effekt på trafiken, miljön och gaturummet. År 2005 gjordes en liknande utredning, "Spårvagn genom City", där även möjligheten att bygga en spårväg till Värtahamnen/Frihamnen studerades. Under våren 2007 gjordes en ny studie där även alternativa förslag för en spårvägsdragning till Kungsholmen utreddes översiktligt. Den sistnämnda utredningen resulterade i en rapport (PLAN-rapport 2007:4 "Spårväg Centralen – Djurgården"). Det är i huvudsak denna

rapport som ligger till grund för de förslag som studeras i förstudien på sträckan mellan Centralen och Djurgården.

## Tider

Förstudien för spårvägen beräknas vara klar under våren 2010. Under 2010 beräknas järnvägsplanen tas fram. Samråd för järnvägsplanen planeras genomföras under sommaren 2010 och utställningen under hösten 2010. Målsättningen är att trafikstart på sträckan ska kunna ske till halvårsskiftet 2014.

## Vi vill veta vad du tycker!

När en förstudie tas fram sker det i samråd med dem som berörs. Samrådet syftar även till att identifiera förutsättningar, åtgärder och behov som särskilt behöver belysas eller beaktas i den fortsatta planeringen. Det är därför viktigt för oss att få ta del av era synpunkter så tidigt som möjligt.

Du kan lämna dina skriftliga synpunkter via brev eller e-post senast måndagen den 19 april 2010. Märk brevet eller mailet med "Spårväg City".

**Brev skickas till:**

AB Storstockholms Lokaltrafik  
Spårutbyggnad  
105 73 Stockholm  
E-post: [sparvagcity@sl.se](mailto:sparvagcity@sl.se)

## För mer information

På vår hemsida [www.sl.se/sparvagcity](http://www.sl.se/sparvagcity) kan du finna mer information. Där finns även den rapport (PLAN-rapport 2007:4 "Spårväg Centralen – Djurgården") som föregått arbetet med förstudien. Rapporten kan även beställas från SL. Du är välkommen att kontakta oss för att lämna synpunkter och ställa frågor. Rapporten eller fler foldrar kan även beställas via [sparvagcity@sl.se](mailto:sparvagcity@sl.se) eller SLs kundtjänst, tel. 08-600 10 00.

**Frågor besvaras av:**

AB Storstockholms Lokaltrafik  
Ketil Kindestam  
Telefon: 08-566 414 03  
E-post: [sparvagcity@sl.se](mailto:sparvagcity@sl.se)

