



STADSLEDNINGSKONTORET
EXPLOATERINGSKONTORET
TRAFIKKONTORET
MILJÖFÖRVALTNINGEN
STADSBYGGNADSKONTORET
ÖSTERMALMS STADSDELSFÖRVALTNING
STOCKHOLMS HAMN AB

2011-03-14
REMISSVAR
DNR
DNR E2011-330-00392
DNR T2011-330-00943:1
DNR MHN 2011-3365
DNR S2011-03841-32
DNR 2011-134-1.5.1
DNR 11-00180/C30

Kontaktperson stadsledningskontoret

Staffan Ingvarsson
Telefon: 08-508 293 10
staffan.ingvarsson@stockholm.se

Kontaktperson exploateringskontoret

Peter Granström
Projektutveckling
Telefon: 08-508 262 62
peter.granstrom@stockholm.se

Kontaktperson trafikkontoret

Linda Lundberg
Trafikplanering
Telefon: 08-508 263 05
linda.lundberg@stockholm.se

Kontaktperson miljöförvaltningen

Jörgen Bengtsson
Stadsmiljö
Telefon: 08-508 289 34
jorgen.bengtsson@stockholm.se

Kontaktperson stadsbyggnadskontoret

Eric Tedesjö
Planavdelningen
Telefon: 08-508 275 69
eric.tedesjo@stockholm.se

Kontaktperson Östermalms stadsdelsförvaltning

Leila Massih
Parkmiljögruppen
Telefon: 08-508 090 21
leila.massih@stockholm.se

Kontaktperson Stockholms Hamnar

Kjell Karlsson
Infrastruktur
Telefon: 08-670 26 20



kjell.karlsson@stockholmshamnar.se

Spårväg City. Svar på remiss gällande samråd för järnvägsplan för ny spårväg sträckan Djurgårdsbron – Ropsten, Stockholm.

Stockholms Stad och Stockholms Hamnar har mottagit inbjudan till samråd angående järnvägsplan för ny spårväg sträckan Djurgårdsbron – Ropsten, Stockholm. Nedan följer kontorens och Hamnens yttrande över remissen.

Generellt

Kollektivtrafiken skall utgöra stommen i stadens transportsystem. Införandet av ett nytt trafikslag i ett redan hårt belastat gatunät kommer att påverka stadsbilden, framkomligheten, trafiksäkerheten samt åtkomligheten. Det kommer att behöva göras omprioriteringar i nyttjandet av det begränsade gatuutrymmet längs spårvägens sträckning för att ge spårvägen bra framkomlighet och därigenom öka kapaciteten för persontransporter.

För staden är det av största vikt att Spårväg City verkligen blir attraktiv för resenärerna och bidrar till en hög kollektivtrafikandel i stadsutvecklingsområdet. Därför måste mycket stor vikt läggas vid faktorer som restid, turtäthet och omstigningsmöjligheter. Spårvägen måste vara snabb, smidig och det måste vara enkelt att byta mellan olika trafikslag. Utformningen av Ropsten är av avgörande betydelse.

I det fortsatta arbetet är det av största vikt att trafiksäkerheten beaktas och prioriteras så att tillräckliga åtgärder vidtas för gångtrafikanter, passagerare och cyklister. Vidare måste självklart spårvägen vara tillgänglig för alla. Staden ser att det återstår en hel del utredningar för att säkerställa ett fungerande transportsystem för alla trafikanter. Det är

viktigt att ta ställning till hur framtida busslinjenätet skall se ut i kombination med spårvägen, tex hållplatsutformning och prioriteringar i signaler.

Kontoren och Hamnen ser positivt på att en järnvägsplan tas fram för delsträckan. Järnvägsplanen visar på en slutgiltig sträckning som kontoren och Hamnen anser är bra. Däremot anses inte Norra Hamnvägen vara en framkomlig väg ens för provisorier.

Djurgårdsbron – Lindarängsvägen

Strandvägen vid Djurgårdsbron är idag rörig och svårorienterad. Föreslagen trafiklösning är positiv för säkerheten och trafikbilden i området. Omdaningen är även positiv för stadsbilden.

Spårväg i blandtrafik längs Oxenstiernsgatan med stopphållplatser innebär inskränkt framkomlighet för övrig trafik. Konsekvenserna för framkomligheten måste utredas. Innan detta kan göras behövs trafikprognoser för kollektivtrafiken samt översyn av busslinjenätet. Egen bana längs Oxenstiernsgatan innebär stora intrång på fastighetsmark men ger också snabbare och smidigare resor med spårvägen. För- respektive nackdelar för trafik, tillgänglighet samt miljö och stadsbild måste utredas vidare innan ställning kan tas till vilken lösning som förordas.

Sträckan genom Kungliga Nationalstadsparken ställer särskilda krav på spårvägen. Målsättningen skall vara att spårvägen inte gör ett intrång i nationalstadsparken utan nyttjar planlagt vägområde. Om intrång inte kan undvikas måste det minimeras och utformas efter platsens förutsättningar.

Lindarängsvägen – Ropsten

Spårväg Citys föreslagna sträckning genom Norra Djurgårdsstaden innebär att stadsutvecklingsområdet tidigt får en god kollektivtrafikförsörjning. Detta är positivt för området dels utifrån hamnens verksamhet med färjeterminaler och stora trafikströmmar, dels då befintlig och ny bebyggelse i form av kontor, bostäder och annan verksamhet, kommer att kunna nyttja spårvägen.

Kontoren och Hamnen ser risker för kapacitetsproblem på Tegeluddsvägen mellan Lindarängsvägen och Frihamnsporten. Korsningspunkterna måste kapacitetsstuderas noggrant för att minimera dessa problem. Trafikverkets uppställningsspår föreslås nyttjas som tillfällig lösning förbi Värtahamnen. Kontoren och Hamnen har inget att erinra mot detta. Kontoren och Hamnen anser att Södra Hamnvägen inte är ett alternativ för provisorisk dragning av spårvägen.

Kontoren och Hamnen önskar betona att delsträckan genom Valparaíso är mycket komplex med avseende på såväl samordning mellan intressenter som tekniska lösningar. Kontoren och Hamnen ser svårigheter med att korsa rampen från Norra länken i plan och en sådan lösning måste analyseras innan beslut fattas.

Kontoren och Hamnen anser att den föreslagna permanenta sträckningen mellan Lidingövägen och Fortum är en bra lösning. Rampen mellan Lidingövägen och Norra Hamnvägen är viktig för den tunga trafiken till Värtahamnen, varför en lösning där spårvägen korsar rampen planskilt förordas.

En provisorisk spårdragning i Norra Hamnvägen är, enligt kontoren och Hamnen, inte en framkomlig väg. Flytten av Cementa till Energihamnen är nödvändig för att möjliggöra byggandet av omkring 900 lägenheter i Lövholmen. Cementa har som ovillkorlig förutsättning krävt att deras in- och utfart inte får blockeras av en spårvägsdragning i Norra Hamnvägen varför en dragning här ej är ett alternativ. Att Fortum samtidigt planerar att bygga ut sin verksamhet komplicerar situationen ytterligare.

Staden förordar att spårvägen direkt byggs i ett permanent läge genom Ropsten. Staden och SL bör skapa gemensamma planeringsförutsättningar för Ropsten. Ny stadsstruktur är under planering. Spårvägen samt dess planerade vändspår i Ropsten bör samordnas med den nya kvartersstruktur och ett nytt läge för bussterminalen.

I Hjorthagen pågår redan utbyggnaden av nya bostäder och verksamheter och då det är ett miljöprofilsområde anser kontoren och Hamnen är det viktigt med god kollektivtrafikförsörjning vid första inflyttning. Detta för att stävja bilresande och istället ge möjlighet till attraktiv kollektivtrafik. Utan spårväg till området måste busstrafiken utökas avsevärt, helst med ett miljövänligt alternativ. Redan hösten 2012 behöver kollektivtrafiken förstärkas till området.

Hela Hjorthagen med 5000 nya lägenheter, 50 000 kvm ny verksamhetsyta samt ett scenkluster med stora mängder besökare, väntas vara färdigt utbyggt kring år 2020. Huvudgatan längs Gasverksområdet planeras med eget körfält för spårväg. Tidplanen för färdigställande av gata och spår område matchas mot utbygganden av Spårväg City till Ropsten. Trafikanalyser visar att resandeefterfrågan kommer att bli så pass hög i Norra Djurgårdsstaden att det behövs ett vändspår i Ropsten eller dess närhet. Kontoren och Hamnen anser att det är lämpligt att vändspåret förläggs till Gasverksområdet då det också finns en trafikuppgift här. En sådan lösning är också gynnsam för Norra Djurgårdsstaden som helhet, som på så sätt hålls ihop och trafikförsörjs med ett gemensamt trafiksystem.

Miljö

Spårvägen leds bl. a. genom en ny stadsdel med tydlig miljöprofil, vilket ställer särskilda krav på utformningen. Delar av spåret kommer att gå nära bostäder och andra platser och byggnader som är känsliga för buller och vibrationer. Det är av avgörande betydelse att eventuella störningar orsakade av buller och vibrationer elimineras. Ett vanligt problem med spårtrafik är kurvskrik som uppstår i snäva kurvradier. Det är svårt att prognostisera i planerings- och beräkningsskedena men särskild uppmärksamhet bör ägnas åt problemet.

Det är olyckligt att miljökonsekvensbeskrivningen inte kunnat presenteras i detta samrådsskede. Det medför att miljöfrågorna är bristfälligt belysta i samrådsmaterialet. Miljökonsekvenserna är en av flera viktiga parametrar att väga in i den fortsatta projekteringen.

Gestaltning

Längs större delen av sträckan utgör spårvägen ett nytt element i stadsbilden, med spår, stolpar, ledningar, likriktarstationer, refuger och hållplatser som fasta element och med spårvagnarna som ett markant, rörligt tillskott i gaturummet. Stadslandskapet längs sträckan är av olika karaktär med äldre och nyare stadsrum samt grönområden. Det är en utmaning att omhänderta befintliga värden samtidigt som nya ska utvecklas. Det är angeläget att spårvägen inte upplevs som ett isolerat tillägg i stadsbilden, utan att det fungerar visuellt och funktionellt med övriga komponenter i den omgivande miljön. Spårvägen bör också utformas med så få barriärer i stadslandskapet som möjligt. Staden vill poängtera vikten av att det fortsatta arbetet, gällande utformning och gestaltning, sker i nära samarbete mellan SL och Staden.

Tidplan och ekonomi

Många stockholmare och näringsidkare kommer att ha nytta av spårvägen när den är färdigutbyggd, men de kommer att påverkas under byggtiden. Framkomligheten kommer att vara en stor utmaning under de kommande åren mot bakgrund av alla stora infrastrukturprojekt som är på gång inom staden. Staden anser att tidplanen för Spårväg City måste samplaneras med andra pågående projekt i området. Detaljer runt det tekniska genomförandet behöver preciseras för att möjliggöra denna samordning av tidplaner mellan olika aktörer och på så sätt säkerställa att pågående och planerade projekt kan fortlöpa.

Kontoren och Hamnen ser stora fördelar med att avvakta med bygget av Spårväg City genom Valparaíso till dess att Trafikverket avetablerat sina ytor för Norra Länken samt att utbyggnaden av Värtapiren påbörjats

Spårvagnsdepå planeras på Lidingö. Kontoren och Hamnen förordar att utbyggnaden av spårvägen samordnas med tidplanen för ombyggnaden av AGA-depån. Möjligheten till tillfälliga uppställningsspår i Frihamnen behöver diskuteras med kontoren och Hamnen.

Ökad trafikering av spårvägen innebär ytterligare krav på vändmöjligheter vid Sergels torg. Sannolikt kommer ytterligare vändspår att behövas där tätskiktsrenovering skall genomföras. Det är viktigt att samordna anläggandet av vändspåret med tätskiktsrenoveringen.

Enligt Samverkansavtalet, 2009-09-18, ska SL stå för utrednings-, projekterings- och byggkostnaderna som är direkt betingat av spårvägen. Det innebär att kontoren förutsätter



att alla utgifter för åtgärder, även sådant som är indirekt kopplat till spårvägen, ska bäras av SL.

Irene Svenonius
Stadsdirektör
Stadsledningskontoret

Krister Schultz
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Susanne Lindh
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Magdalena Bosson
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Göran Månsson
Stadsdelsdirektör
Östermalms
stadsdelsförvaltning

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Henrik Widerståhl
Tf VD
Stockholms Hamn AB