

Handläggare
Therese Rosén
Telefon: 08-508 09 0 21

Till
Östermalms Stadsdelsnämnd
sammanträde 2013-09-26

Järnvägsplan för Spårväg City sträckan Djurgårdsbron-Frihamnen

Remiss från Kommunstyrelsen

Förslag till beslut

Remissen besvaras med Stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

Göran Månsson
stadsdelsdirektör

Britt Mattsson
avdelningschef

Sammanfattning

Kommunstyrelsen (KS) har begärt yttrade från bland andra Östermalms Stadsdelsnämnd (SDN) med anledning av förslag till järnvägsplan för Spårväg City, sträckan Djurgårdsbron - Frihamnen. Fullt utbyggd blir Spårväg City en kapacitetsstark förbindelse mellan City, Norra Djurgårdsstaden och Lidingö, ett attraktivt alternativ till att åka egen bil.

För att spårvägen ska fungera bra är det viktigt att den får god framkomlighet. Spårvagnarna får ett eget utrymme utmed Lindarängsvägen. På övriga delar av sträckan delas körutrymmet med bussar i ett kollektivkörfält. Spårvägens och gatutrafikens samlade behov av utrymme innebär att gatorna behöver breddas på flera ställen. Utmed delar av sträckan behöver därför allmän platsmark och fastighetsmark tas i anspråk. Även gång och cykelvägar behöver breddas och flyttas. Längs delar av sträckan får gatumiljön på så vis en upprustning. Den förändrade gatuutformningen medför att en del träd behöver flyttas eller tas bort och ersättas med nya träd.

Stadsdelsförvaltningen (SDF) ställer sig i huvudsak positiv till förslaget om utbyggnad och förlängning av Spårväg City. Den bidrar till att uppnå målet enligt Stockholms stads framkomlighetsstrategi om att kollektiv-, gång- och cykeltrafik ska prioriteras i gaturummet. SDF har dock viss kritik till hur förslaget inverkar på stadsbilden och den gröna miljön på sträckan mellan Berwaldhallen och Radiohuset. Förslaget medför att en ca 10 meter bred remsa av berget sprängs bort och ett antal träd försvinner.

SDN behandlade i april 2012 en remiss från Trafik- och renhållningsnämnden (TRN) om Oxienstiernsgatans utformning samt ett medborgarförslag om detsamma och framförde då att plantering av en ny ek i gatans mitt bör prövas i kombination med förslaget om en ny trädrad

längs Oxenstiernsgatans västra sida.

Bakgrund

KS har begärt yttrade från bland andra SDN med anledning av förslag till järnvägsplan för Spårväg City, sträckan Djurgårdsbron – Frihamnen. Planförslaget är utställt mellan den 19 augusti och 9 september. SDNs remissvar ska vara KS tillhanda senast den 14 oktober.

Spårväg Citys övriga planerade sträckor är:

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.

Spårväg City blir en kapacitetsstark förbindelse mellan City, nya Norra Djurgårdsstaden och Lidingö. Den ska utgöra ett attraktivt alternativ till att åka egen bil. Resan mellan City och Frihamnen beräknas ta ungefär en kvart. Den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden beräknas fullt utbyggt att rymma cirka 12 000 nya bostäder och 35 000 arbetsplatser år 2030. Den utbyggda spårvägen beräknas då ha cirka 63 000 resenärer per dygn.

I början av 2011 utfördes samråd av järnvägsplan för sträckan Djurgården – Frihamnen – Ropsten. Järnvägsplanen har sedan dess delats upp i två: Djurgården - Frihamnen och Frihamnen – Ropsten vars järnvägsplan kommer att ställas ut senare.

Ärendet

Sträckning och utformning av vägen

För att spårvägen ska fungera bra är det viktigt att den får god framkomlighet. Spårvagnarna får ett eget utrymme utmed Lindarängsvägen 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 allmän platsmark och fastighetsmark tas i anspråk. Även gång och cykelvägar behöver breddas och flyttas. Längs delar av sträckan får även gatuutrymmet på så vis en upprustning. Den förändrade gatuutformningen gör att en del träd behöver flyttas eller tas bort och ersättas med nya träd.

Strandvägen

Dagens spårväg vid Djurgårdsbron dras vidare österut genom en förlängning av det södra spåret i Strandvägens allé. Det andra spåret placeras i gatan norr om allén, likt dagens befintliga spår väster inom 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 träden

tillfälligt flyttas under byggtiden för att sedan återplanteras, varav den mellersta allén i justerat läge. Sämre träd kan komma att ersättas av nya likvärdiga träd.

Oxenstiernsgatan

Mellan kvarteret Garnisonen och Berwaldhallen breddas Oxienstiernsgatan för att rymma både spårväg, gata samt gång- och cykelbanor. Detta innebär en utvidgning av gaturummet med 10 meter österut och ny bergsskärning norr om Berwaldhallen och att flera naturligt uppkomna samt några planterade träd behöver tas bort. Dessa föreslås kompenseras med en ny trädrad utmed kvarteret Garnisonen. En ny rad kan även planteras utanför kvarteret Infanteristen.

I höjd med Sveriges Radio anläggs hållplatsen Radiohuset för både spårvägs- och busstrafik, med spåret och busstrafikfälten i mitten av gatan. Plattformarna för spårvagnar och bussar samt bilkörfälten 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.

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 detaljplanelagda vägområdet fram till hållplats Lindarängsvägen. Lindarängsvägens körfält och gångbanan flyttas norrut inom det detaljplanelagda vägområdet. Bussar kommer även att trafikera plattformarna för hållplatserna Hakberget och Lindarängsvägen i riktning mot Frihamnen. För motsatt riktning planeras separata busshållplatslägen.

Gestaltning och trädfrågor

Planeringen av Spårväg City har även inkluderat gestaltungs- och utformningsfrågor. Som en del av järnvägsplanen finns därför gestaltungs- utformnings- och trädprogram som beskriver hur spårvägsanläggningen kan se ut när den är slutförd, men också föreslagna utformningar av gatumiljöerna. Programmets förslag är inte juridiskt bindande, utan ska vara vägledande för fortsatt projektering.

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.

För att skydda, bevara och ersätta träden längs spårsträckningen på ett planerat sätt har man tagit fram ett trädprogram med detaljerad information om föreslagna åtgärder för berörda träd längs med sträckan.

Miljökonsekvenser

De miljökonsekvenser som kan förutses beskrivs i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Luftburet buller

Generellt bullrar spårvagnar mindre än de bussar som trafikerar sträckan idag. Däremot introducerar spårvägen nya ljud. För en del fastigheter på Strandvägen och Oxenstiernsgatan kan spårvägen öka bullernivån något jämfört med idag. Om det krävs åtgärder eller inte för att klara gällande riktvärden går egentligen inte att avgöra fullt ut 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 kompletterande åtgärder.

Stomljud

Liksom andra tyngre fordon kan spårvagnstrafiken orsaka vissa vibrationer, som kan sprida sig i marken in i byggnader nära spårvägen där de kan höras som stomljud. Vibrationer som inte uppfattas som ljud utan snarare kan kännas kallas för komfortvibrationer. Det finns inga nationella riktvärden för stomljud från spårtrafik. Man har därför tagit fram egna målvärden för Program Spårväg City, vilka inkluderar Stockholms stads riktvärden för bostäder. De utredningar som har utförts visar att det utan skyddsåtgärder kan finnas en viss risk för störande stomljud i bostäder längs del av Strandvägen och längs Oxenstiernsgatan. Underbyggnaden av spåren dimensioneras därför för att klara målvärdena bland annat med ett vibrationsisolerande lager.

Kultur- och stadsmiljö

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

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.

Tillgänglighet och barnperspektiv

Barn- och tillgänglighetsperspektiven har beaktats i projektet. 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 medge enkla av- och påstigningar och spårvägen utformas med tydliga

gångpassager över gata och spårväg. Plattformer och spårvagnar utformas med god plats för barnvagnar och rullstolar.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom Parkmiljöavdelningen Norra Innerstaden som är gemensam för Kungsholmens, Norrmalms och Östermalms SDF.

Förvaltningens synpunkter

SDF ställer sig i huvudsak positiv till förslaget om utbyggnad och förlängning av Spårväg City. Den bidrar till att uppnå målet enligt Stockholms stads framkomlighetsstrategi om att kollektiv-, gång- och cykeltrafik ska prioriteras i gaturummet.

SDF anser att det är positivt att man inom ramen för arbetet med järnvägsplanen även tagit fram en trädplan.

Oxenstiernsgatan

SDF har dock viss kritik till hur förslaget inverkar på stadsbilden och den gröna miljön på sträckan mellan Berwaldhallen och Radiohuset. Förslaget medför att en ca 10 meter bred remsa av berget sprängs bort och ett antal träd försvinner. SDF anser att intrånget i grönytan är betydande och ställer sig något undrande till att förändringen av markanvändningen inte kräver ny detaljplan.

SDN behandlade i april 2012 en remiss från TRN om Oxientiernsgatans utformning samt ett medborgarförslag om detsamma och framförde då i sitt tjänsteutlåtande att plantering av en ny ek i gatans mitt bör prövas i kombination med förslaget om en ny trädrad längs Oxenstiernsgatans västra sida. Utformningen kräver troligen blandtrafik med biltrafik och kollektivtrafik i samma körfält, alternativt en stark begränsning av parkerings- och angöringsmöjligheter längs gatan.

SDF vill betona vikten av att stärka ekbeståndet på Östermalm genom nyplantering och anser att de platser som pekats ut i förslaget till Oxenstiernsgatans utformning också bör utnyttjas för plantering av nya ekar i området.

Lindarängsvägen

SDF ställer sig lite undrande till hur angöringen från Lindarängsvägen till Greve von Essens väg kommer att fungera. G. v. Essens väg leder till både bostäder och flera verksamheter. Ur stadsbildssynpunkt önskar SDF att belysning och kontaktstolpar samordnas på sträckan.

Bilagor

Remiss från Kommunstyrelsen

Remissbroschyr

Järnvägsplan samt övriga handlingar finns på www.sl.se/sparvagcity