

Kontaktpersoner

Exploateringskontoret

Koki Hjelmström
Projektutveckling
08-508 26318
koki.hjelmstrom@stockholm.se

Trafikkontoret

Kristofer Tengliden
Trafikplanering
08-508 263 74
kristofer.tengliden@stockholm.se

Stadsbyggnadskontoret

Linda Scherdin
Planavdelningen
08-508 27 322
linda.scherdin@stockholm.se

Miljöförvaltningen

Magnus Lindqvist
Avdelningen för plan och miljö
08-508 29 937
magnus.x.lindqvist@stockholm.se

Fastighetskontoret

Stefan Båmstedt
Fastighetsavdelningen
08-508 279 08
stefan.bamstedt@stockholm.se

Till

Exploateringsnämnden
2013-10-17
Trafik- och renhållningsnämnden
2013-10-30
Stadsbyggnadsnämnden
2013-10-17
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2013-10-22
Fastighetsnämnden
2013-10-22

**Trafikverkets utställning av
järnvägsplan för förlängning av
Spårväg City från Djurgårdsbron
till Frihamnen.
Svar på remiss från
kommunstyrelsen**

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt fastighetsnämnden beslutar var för sig att godkänna kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Exploateringsnämnden trafik- och renhållningsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt fastighetsnämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Krister Schultz
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Susanne Lindh
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Juan Copovi-Mena
Förvaltningschef
Fastighetskontoret

Sammanfattning

Trafikverket har inbjudit till granskning av utställd järnvägsplan för förlängning av Spårväg City från Djurgårdsbron till Frihamnen.

Utbyggnaden av Spårväg City rimmar väl med stadens ambition att Stockholm ska vara en attraktiv, trygg och tillgänglig och växande stad för boende, företagande och besök. Projektet ligger även i linje med stadens styrande dokument så som Promenadstaden, Framkomlighetsstrategin och den med landstinget gemensamt framtagna Stomnässtrategin.

Tillsammans med de planerade förlängningarna till Sergels torg / T-Centralen och Ropsten utgör Spårväg City en viktig koppling för Norra Djurgårdsstaden, Södra Djurgården och östra Östermalm. Betydligt fler än idag kommer att kunna resa inom det befintliga gatuutrymme, även om biltrafikens framkomlighet minskar något.

Spårvägen ges god framkomlighet med eget utrymme och prioritering i trafiksignaler. Tillgängligheten till snabb och kapacitetsstark kollektivtrafik ökar i området.

Gångbanor, gångpassager och hållplatser utformas för god tillgänglighet. Passagerna blir trafiksäkra och med så god framkomlighet som möjligt. Spårvägen, med de nya trafiksignaler som tillkommer, gör dock att det generellt blir något längre väntetider än idag för att korsa gatorna.

Cykelstråket parallellt med spårvägens sträckning är i cykelplanen utpekade som pendlingsstråk och utformas efter gällande riktlinjer i möjligaste mån. Jämfört med idag blir det förbättringar framför allt längs Oxenstiernsgatan och Strandvägens östra del längs Nobelparken.

Biltrafiken får något försämrade framkomlighet längs sträckningen, beroende på nya signalregleringar och få möjligheter till vänstersvängar över spårområdet. Stängningen för korsande biltrafik mellan Narvavägen och Djurgårdsbron leder till att Linnégatan får en viss trafikökning. Detta behöver följas upp av trafikförvaltningen efter

trafikförändringarna för att säkerställa en god miljö för de boende.

Särskild uppmärksamhet bör ges åt buller, stomljud och vibrationer. Förvaltningarna anser att spårunderbyggnader ska dimensioneras för att uppnå en god ljudmiljö i spårvägens närområde.

Omledning av väg för farligt gods eller förändrad dragning av Lindarängsvägen behöver utredas ytterligare

Projektet ska följa det gemensamt framtagna gestaltungsprogrammet vars syfte är att få en enhetlig, funktionell och tilltalande utformning av spårvägens anläggningar.

Spårvägen kan byggas utan att stå i strid med underliggande detaljplaner. Spårvägen medför vissa ingrepp i Nationalstadsparken, men intrången är begränsade och ger obetydliga konsekvenser sett till parken som helhet. Intrången berör inte parklandskap eller naturmiljö, växter eller kärnvärden för Nationalstadsparken. Den barriär passagen över Ladugårdsgärdet innebär bedöms inte påverka den biologiska mångfalden eller spridningskorridorer vid Ladugårdsgärdet. Spårvägen möjliggör en förbättrad och ökad tillgänglighet till Nationalstadsparken för allmänheten.

Projektet berör många träd längs sträckan. Träd ska i möjligaste mån bevaras eller om så krävs ersättas med likvärdiga. All hantering av stadens träd ska utföras i enlighet med stadens riktlinjer, och alla åtgärder ska utföras i nära samråd med stadens trädexperter.

En konkurrensneutral teknisk lösning för bussdetektering måste tas fram för att bussar ska kunna trafikera spårområdet.

Landstinget ska i enlighet med gällande samverkansavtal stå för samtliga av projektet direkt betingade kostnader. Innan anläggningsarbeten kan påbörjas ska staden och trafikförvaltningen träffa ett genomförandeavtal.

Remissen

Trafikverket ställde under perioden 19 augusti till 9 september 2013 ut järnvägsplan för Spårväg citys förlängning från Djurgårdsbron till Frihamnen. Då det är en järnvägsplan är det Trafikverket som svarar för den formella kungörelsen av samrådet och mottagandet av synpunkter. Trafikförvaltningen ansvarar för utställningsmaterialet, information och svarar på frågor.

Efter utställningen ska länsstyrelsen yttra sig över planen och den skall sedan prövas och slutligen fastställas av Trafikverket. Innehållet i järnvägsplanen, miljökonsekvensbeskrivningen och resultatet av samråd och yttranden ska beaktas under Trafikverkets fastställandeprövning. När järnvägsplanen har vunnit laga kraft, och staden och landstinget har träffat genomförandeavtal, får trafikförvaltningen rätt att bygga spårvägen.

Materialet har skickats till Stockholms stad och ovanstående nämnder har, genom sina förvaltningar, i egenskap av berörda remissinstanser erhållit underrättelse om utställning av järnvägsplan samt miljökonsekvensbeskrivning och samrådsredogörelse för Spårväg City sträckan Djurgårdsbron-Frihamnen. Staden har fått förlängd remisstid för att hinna behandla ärendet i nämnderna.

Remissmaterialet finns på sll.se/sparvagcity

Bakgrund

Sommaren 1991 öppnades Djurgårdslinjen mellan Norrmalmstorg och Waldemarsudde, med museitrafik under vår, sommar och höst. 2009 och 2010 moderniserades Djurgårdslinjen och förlängdes från Norrmalmstorg till Sergels torg. Den 23 augusti 2010 invigdes sträckan som Spårväg Citys första del, med trafik året runt.

Denna järnvägsplan behandlar en planerad delsträcka mellan nuvarande hållplats Djurgårdsbron och en ny hållplats på Lindarängsvägen i anslutning till Frihamnsporten. Genom att förlänga spårvägen från Djurgårdsbron via Strandvägen – Oxenstiernsgatan – Lindarängsvägen till Frihamnen skapas ett nytt kapacitetsstarkt och hållbart transportmedel för östra

Östermalm. Sträckan är även en förutsättning för en förlängning genom Norra Djurgårdsstaden till Ropsten vilket är en viktig del i den stadsutveckling som pågår i området.

Projektet drivs som ett samverkansprojekt mellan Stockholms läns landsting genom dess trafikförvaltning och Stockholms stad. Staden har varit delaktig i projektets planering, framför allt gällande utformnings- och genomförandefrågor. Projektet har även en gemensam styrgrupp.

Spårväg Citys övriga planerade sträckor är:

- Förlängning av Spårväg City från Hamngatan till T-Centralen.
- Fortsatt förlängning från Frihamnen till Ropsten.
- Upprustning och delvis utbyggnad av Lidingöbanan mellan Torsvik och Gåshaga brygga.

Den nuvarande spårvägen, linje 7, kommer också att moderniseras ytterligare så att den blir mer tillgänglig för alla resenärer.

Spårväg City blir en kapacitetsstark förbindelse mellan City, Södra Djurgården, Norra Djurgårdsstaden och Lidingö. När hela sträckan är färdigbyggd kommer spårvägen att utgöra ett attraktivt alternativ till att åka med bil. Restiden mellan City och till exempel Frihamnen i Norra Djurgårdsstaden beräknas till cirka en kvart.

Ekonomi

Enligt samverkansavtalet mellan staden och trafikförvaltningen ska trafikförvaltningen stå för alla kostnader som är direkt betingade av spårvägen. Inför byggstart av varje delsträcka ska staden och trafikförvaltningen träffa genomförandeavtal, där bland annat begreppet ”direkt betingat” ska definieras. Trafikkontoret har sedan tidigare ett delgenomförandebeslut för egna kostnader i projektet om 31,5 Mkr, avsett för egen tid och egna utredningar i projektet.

Tidigare beslut

Tidigare beslut i projektet är:

Tvårbana City

- Exploateringsnämnden 2008-06-12. Dnr E2008-330-01055. Avsiktsförklaring
- Trafik- och renhållningsnämnden 2008-09-16. Dnr T2008-330-02407. Avsiktsförklaring

Förstudie spårväg Värtan-Hornsberg

- Exploateringsnämnden 2008-12-11. Dnr E2008-330-01927. Spårväg City – Förstudie. Svar på remiss från SL.
- Trafik- och renhållningsnämnden 2008-12-16. Dnr T2008-330-04093. Spårväg City-förstudie. Svar på remiss och inriktningsbeslut.
- Stadsbyggnadsnämnden 2008-12-11. Dnr 2008-14931-54. Spårväg City – Förstudie. Svar på remiss och inriktningsbeslut.
- Kommunfullmäktige 2009-05-25. Dnr 314-3011/2008 Spårväg City – Förstudie. Inriktningsbeslut.

Samverkansavtal och genomförandeavtal etapp 1

- Exploateringsnämnden 2009-10-08. Dnr E2008-330-01927. Spårväg City. Samverkansavtal.
- Trafik- och renhållningsnämnden 2009-10-13. Dnr T2008-330-04093. Spårväg City. Samverkansavtal.
- Kommunfullmäktige 2009-11-02. 314-2126/2009. Spårväg City. Samverkansavtal och genomförandeavtal för etapp 1.

Förstudie Hornsberg-Ropsten

- Exploateringsnämnden 2010-05-20. Dnr E2008-330-01927. Förstudie för Spårväg City. Svar på remiss.
- Trafik- och renhållningsnämnden 2010-05-18. Dnr T2008-330-04093. Förstudie för spårväg City. Svar på remiss.
- Stadsbyggnadsnämnden 2010-06-10. Dnr 2008-14931-54. Förstudie för Spårväg City – remissvar.

Samråd om järnvägsplan Djurgårdsbron – Ropsten

- Trafik- och renhållningsnämnden 2011-04-14. Dnr T2011-330-00943. Anmälan av svar på remiss gällande samråd.

Utformning Oxenstiernsgatan

- Trafik- och renhållningsnämnden 2012-05-24. Dnr T2012-410-00949. Oxenstiernsgatans framtida utformning

Genomförandebeslut Sergels Torgs tätskikt samt tilläggsavtal till samverkansavtal

- Trafik- och renhållningsnämnden 2012-05-24. Dnr T2011-400-04028 och T2008-330-04093. Genomförandebeslut Sergels Torg samt tilläggsavtal till samverkansavtal mm.
- Exploateringsnämnden 2012-05-24. Dnr E2008-330-01927 och E2010-410-01220. Tilläggsavtal till samverkansavtal mm.
- Kommunfullmäktige 2012-09-03. Dnr 314-932/2012. Genomförandebeslut Sergels Torg samt tilläggsavtal till samverkansavtal mm.

Samråd om järnvägsplan förlängning till T-Centralen

- Exploateringsnämnden 2013-08-29. Dnr E2013-330-01152. Svar på remiss.
- Trafik- och renhållningsnämnden 2013-08-29. Dnr T2013-330-03583. Svar på remiss.
- Stadsbyggnadsnämnden 2013-08-15. Dnr 2013-09414. Svar på remiss.
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden 2013-08-27. Dnr MF2013-008338. Svar på remiss.
- Fastighetsnämnden 2013-08-27. Dnr 1.6-285/2013. Svar på remiss.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts gemensamt på exploaterings-, trafik-, stadsbyggnads- och fastighetskontoret samt miljöförvaltningen.

Beskrivning av projektet

Nedan beskrivs föreslagen utformning av spårväg och gator mellan Djurgårdsbron och Frihamnen.

Sträckan Djurgårdsbron – Linnégatan

Spårvägen förlängs längs Strandvägen från nuvarande hållplats vid Djurgårdsbron österut genom befintlig allé. Vidare fortsätter spårvägen i Strandvägens allé förbi Nobelparken upp till en fyrvägs korsning vid Linnégatan/Dag Hammarskjölds väg.

På sträckan finns gångbanor på båda sidor om Strandvägen. För cykeltrafiken behålls det dubbelriktade cykelstråket på södra/östra sidan som ansluter till befintligt stråk vid Djurgårdsbron.

För att klara framkomligheten och säkerheten behöver korsningen vid Djurgårdsbron stängas för biltrafik mellan Narvavägen och Djurgårdsbron. Trafik från Strandvägens norra sida får istället möjlighet att svänga runt på sträckan mellan Banérgatan och Styrmansgatan (det exakta läget är under utredning) och trafiken på Strandvägens södra sida kan vända vid korsningen Oxenstiernsgatan - Linnégatan. Den nuvarande vändmöjligheten vid alléns östra ände behöver slopas av säkerhets- och framkomlighetsskäl.



Utformning av korsningen Narvavägen - Strandvägen

På sträckan förbi Nobelparken går gatan i gränsen mot Nationalstadsparken och gatumåtten för samtliga trafikslag har därför behövt minimeras.



Gatuutformning på Strandvägen vid Ulrikagatan

Svängrörelser över spåren förbjuds på sträckan fram till Linnégatan/Dag Hammarskjölds väg.

Sträckan Linnégatan - Valhallavägen



Ny korsning vid Linnégatan

Vid Linnégatan byggs dagens två trevägs korsningar om till en fyrvägs korsning. För biltrafiken ordnas ett vänstersvängfält i nordlig riktning som kan användas dels för att göra en u-sväng mot Nybroplan dels för att komma till Linnégatan.



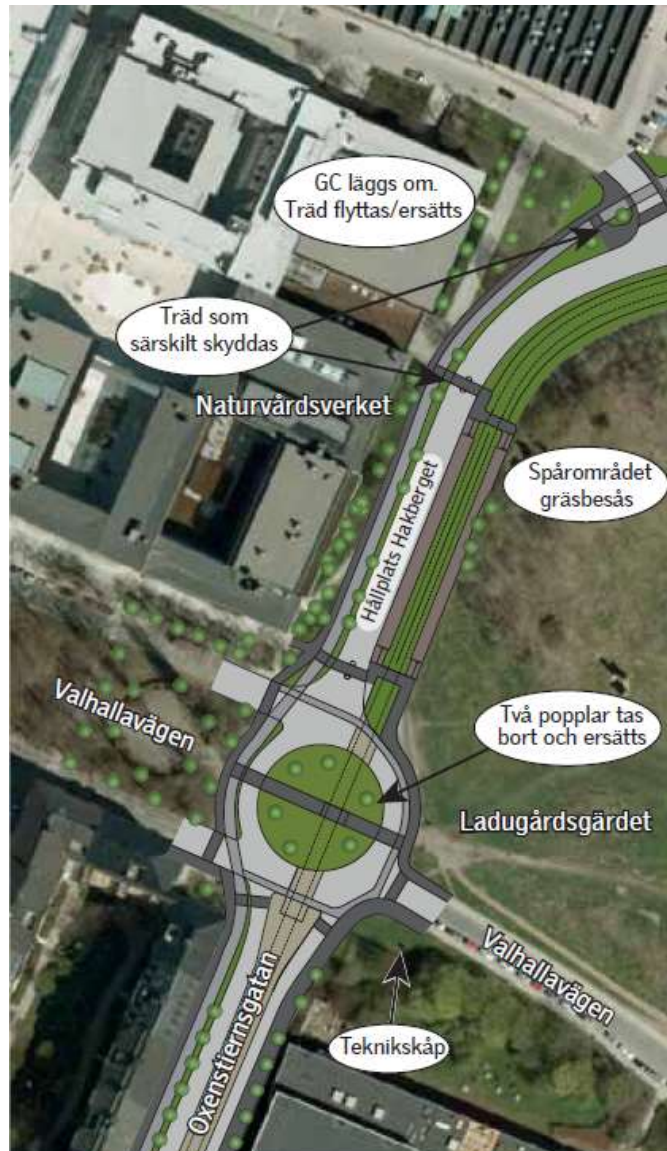
Utformning Oxenstiernsgatan

Även på denna sträcka går spårvägen i gatans mitt med bilkörfält och gångbanor på respektive sida. Den dubbelriktade cykelbanan följer gatans östra sida fram till Karlavägen där den byter till västra sidan fram till Valhallavägen. En hållplats anläggs i höjd med Karlavägen.

På sträckan förbjuds sväng rörelser över spåren utom till och från Radiohustorget i höjd med Karlavägen.

Utformningen av Oxenstiernsgatan följer den utformning som beslutades av trafik- och renhållningsnämnden 2012-05-24.

Sträckan Valhallavägen - Tegelluddsvägen



Utformning vid Valhallavägen

Vid Valhallavägen dras spåren rakt genom rondellen för att ansluta mot hållplatsen norr om korsningen. Gångpassagen genom rondellen i Valhallavägens förlängning behålls, och cykelfält anordnas i ytterkant. Antalet bilkörfält runt rondellen minskar från två till ett.

I höjd med Valhallavägen växlar spårvägen över till att ligga i gräs längs med Lindarängsvägens södra sida.

Lindarängsvägen förskjuts något norrut men behåller sin nuvarande funktion. Gång- och cykeltrafiken får ett förbättrat stråk på gatans norra sida. Av trafiksäkerhets- och framkomlighetsskäl behöver infarten till Greve von Essens väg från Lindarängsvägen stängas för biltrafik. Berörda målpunkter längs vägen kommer att kunna nås söderifrån med infart från Djurgårdsbrunnsvägen istället.

Mellan Sandhamnsgatan och Tegeluddsvägen placeras en hållplats, och vändspår anläggs öster om Tegeluddsvägen.



Utformning vid hållplats Lindarängsvägen

Trafikkonsekvenser

Kollektivtrafik

Spårvägen ges god framkomlighet med eget utrymme och prioritering i trafiks signaler. Busstrafiken i området förändras både för att spårvägen delvis ersätter flera linjers funktioner och för att den nya gatuutformningen delvis kräver nya körvägar. Totalt sett ökar tillgängligheten till snabb och kapacitetsstark kollektivtrafik i området.

Gångtrafik

Gångbanor, gångpassager och hållplatser utformas för god tillgänglighet. Passagera blir trafiksäkra och med så god framkomlighet som möjligt. Spårvägen, med de nya trafiks signaler som tillkommer, gör dock att det generellt blir något längre väntetider än idag för att korsa gatorna.

Cykeltrafik

Stråket parallellt med spårvägens sträckning är i cykelplanen utpekad som pendlingsstråk och utformas efter gällande riktlinjer i möjligaste mån. Jämfört med idag blir det förbättringar framför

allt längs Oxenstiernsgatan och Strandvägens östra del längs Nobelparken.

Biltrafik

Stängningen för korsande biltrafik mellan Narvavägen och Djurgårdsbron leder till viss minskning av trafik på Narvavägens södra del och en viss ökning av trafiken på Strandvägens östra del samt Linnégatan. Vid korsningen Strandvägen/ Linnégatan blir det möjligt att göra u-sväng mot Nybroplan vilket gör att trafikökningen på Linnégatan blir måttlig. Den bedöms öka från dagens 3000 till cirka 4300 fordon per dygn. Det är även efter ökningen relativt låga flöden, och en återgång till de trafikflöden som tidigare trafikerat sträckan - år 1995 passerade 4000 fordon per dygn. Vid övergångsstället vid Fredrikshovsgatan finns hastighetsdämpande åtgärder sedan 2012. Luftkvaliteten på Linnégatan är relativt bra och underskrider luftkvalitetsnormerna med marginal, och trafikökningen bedöms inte ha någon påtaglig negativ effekt på luftens kvalitet. Bullernivån ökar något om trafiken ökar. Effekterna av trafikförändringarna behöver följas upp av trafikförvaltningen, för att säkerställa en god miljö för de boende.

I korsningen Valhallavägen/ Oxenstiernsgatan minskar kapaciteten för biltrafik något till följd av spårvägens passage och nödvändig signalreglering av cirkulationsplatsen.

Nya signalreglerade passager på Oxenstiernsgatan, vid Valhallavägen och på Lindarängsvägen ökar körtiden något.

Träd

I Strandvägens allé behöver den mittersta trädraden flyttas norrut för att skapa utrymme åt spåranläggningen. Samtidigt renoveras växtbäddarna för att ge träden bättre förutsättningar än de har idag.

Längs med Strandvägens västra sida mellan Storgatan och Ulrikagatan föreslås de befintliga träden kompletteras med ett par nya träd. På sträckan mellan Ulrikagatan – Linnégatan ersätts nuvarande trädrad med nyplantering.

I korsningen Linnégatan – Dag Hammarskjölds väg behöver ett antal träd tas ner då korsningen får en annan utbredning än idag. Kompletteringar föreslås i nya ytor som frigörs.

Längs Oxenstiernsgatan fram till Karlavägen behöver gaturummet breddas vilket medför att ett flertal träd måste tas ner öster om gatan inne på kvartersmark. Dock finns grönskan kvar bakom varför det gröna intrycket består. På västra sidan föreslås nya gatuträd på sträckan.

På sträckan Karlavägen – Taptogatan föreslås att dagens utformning kompletteras med gatuträd på gatans västra sida.

Norr om Valhallavägen påverkas ett antal träd på kvartersmark väster om Lindarängsvägen. Trafikförvaltningen har avtalat med fastighetsägaren om kompensationsåtgärder i form av nyplantering.

Förutom ovanstående kommer många träd att flyttas och återplanteras eller vid behov ersättas.

Förvaltningarnas synpunkter

Övergripande

Förvaltningarna ser positivt på förlängningen av Spårväg City till Frihamnen och i förlängningen genom Norra Djurgårdsstaden till Ropsten.

Utbyggnaden av Spårväg City rimmar väl med stadens ambition att Stockholm ska vara en attraktiv, trygg, tillgänglig och växande stad för boende, företagande och besök. Projektet ligger även i linje med stadens styrande dokument så som Promenadstaden, Framkomlighetsstrategin och den med landstinget gemensamt framtagna Stomnätsstrategin.

Tillsammans med den planerade förlängningen till Sergels torg / T-Centralen utgör Spårväg City en viktig koppling för Norra Djurgårdsstaden till City. Betydligt fler än idag kommer att kunna resa inom det befintliga gatuutrymmet, även om biltrafikens framkomlighet minskar något.

Inom Norra Djurgårdsstaden planeras ca 12 000 bostäder och ca 35 000 arbetsplatser kommer att tillskapas under de kommande åren. Arbetande och boende behöver god tillgång till kollektivtrafik som förbinder området med övriga delar av staden. Norra Djurgårdsstaden planeras dessutom bli en miljöstadsdel i världsklass. Hållbara transporter är en viktig del i miljöarbetet och Spårväg City bidrar till möjligheterna att uppnå ett effektivt transportsystem som främjar hållbart resande.

För att uppmuntra till en hög andel kollektivtrafikresande är det viktigt att Spårväg City kommer till stånd tidigt under områdets utbyggnad. Samtidigt bör uppmärksammas att en tidig utbyggnad av Spårväg City genom Norra Djurgårdsstaden medför att planeringen delvis sker utifrån i dagsläget oklara förutsättningar vilka kommer att behöva hanteras.

Utformning och trafik

Projektering och anläggande av spårvägen ska följa stadens riktlinjer och standarder. Särskild uppmärksamhet bör ges åt buller, stömljud och vibrationer. Förvaltningarna anser att spårunderbyggnader ska dimensioneras för att uppnå en god ljudmiljö i spårvägens närområde. Anläggningen ska även hållas i kontinuerligt gott skick för att undvika framtida olägenheter med bl a risker för uppkomst av spårskrik.

Den föreslagna utformningen med spårväg och kollektivtrafikkörfält centralt i Strandvägen och Oxenstiernsgatan ger bästa möjliga framkomlighet för kollektivtrafiken.

Stängningen av korsningen Narvavägen/ Strandvägen ger konsekvenser i form av en viss ökning av trafikmängderna på Linnégatan. Effekten av stängningen behöver följas upp av trafikförvaltningen främst med avseende på buller för att säkerställa en god miljö för de boende på sträckan.

Den föreslagna separeringen av gång- och cykeltrafik från spårväg samt trygga korsningspunkter är viktiga ur trygghets- och säkerhetssynpunkt, inte minst med tanke på den ökande cykeltrafiken i staden. Cykelstråket på sträckan är i cykelplanen utpekad som pendlingsstråk och bör därför följa stadens därpå följande riktlinjer. Sträckan förbi Nobelparken klarar inte dessa

riktlinjer som det ritats. Förvaltningarna ser gärna att detta ses över i den fortsatta hanteringen och att det om möjligt åtgärdas.

Omledning av väg för farligt gods eller förändrad dragning av Lindarängsvägen behöver, som trafikförvaltningen beskrivit, utredas ytterligare. Transporter av farligt gods skall på sikt minska väsentligt men under övergångsskedet blir det, om det ej är möjligt att låta dem ligga kvar i befintlig sträckning, nödvändigt att hitta en alternativ fungerande lösning tillsammans med berörda aktörer.

Genomförda utredningar visar att det föreslagna läget längs Lindarängsvägens södra sida ger goda förutsättningar för utformningen av Frihamnsområdet med beaktande av bl.a. stadsstruktur, framkomlighet och hamnens verksamhet. Planeringen av Frihamnsområdet befinner sig i ett tidigt skede, vilket kan komma att föranleda att spårvägen i detta delområde påverkas av utvecklingen i omgivningen. Förvaltningarna uppfattar anläggandet av två vändspår längs Lindarängsvägen vara en temporär åtgärd som, när det är möjligt att koppla ihop spårvägen med nästa etapp mot Ropsten, är tänkt att avlägsnas alternativt förlängas för att framöver förse Loudden med spårväg. Förvaltningarna vill dock påpeka att den slutliga sträckningen för en sådan förlängning inte är närmare studerad av staden och kan komma att ändras.

Gestaltning

Projektet ska följa det gemensamt framtagna gestaltungsprogrammet inklusive bilagan ”Kontaktledningar och likrikstarstationer” och eventuella ändringar ska förankras med staden.

Gestaltungsprogrammets syfte är att få en enhetlig, funktionell och tilltalande utformning av spårvägens anläggningar med hänsyn tagen till stadens gatu- och bebyggelsemiljö.

Detaljplaner

Järnvägsplanen upprättas i stadsmiljö där all mark är planlagd. Järnvägsplanen får inte strida mot underliggande detaljplaner.

Direkt berörda detaljplaner

Ett antal detaljplaner berörs direkt av spårvägen, vilka räknas upp i järnvägsplanens planbeskrivning. Dessa detaljplaner reglerar det berörda området som gatumark vilket innebär att spårvägen kan byggas utan att stå i strid med underliggande detaljplaner.

Stadsbyggnadskontoret bedömer likt trafikförvaltningen att spårvägsdragningen för sträckan Djurgårdsbron till Frihamnen överensstämmer med underliggande detaljplaner, då spårvägen i sin helhet förläggs på mark planlagd för gatumark.

Stadsbyggnadskontoret vill dock framföra att vid korsningen intill Oxenstiernsgatan är noggrannheten i redovisningen sådan att det är svårt att bedöma hur planerna förhåller sig till varandra, men om man utgår från beskrivningen i järnvägsplanen så överensstämmer spårsträckningen med gatumarksområdet.

I dagsläget ligger del av befintliga Lindarängsvägen utanför detaljplanen för vägen. Placering av ny spårväg vid Hakberget följer befintlig väggkant av gata där marken redan är hårdgjord. Spårområdet placeras inom den befintliga vägens asfaltsbeläggning och till viss del de direkt angränsande grus- och gräsytorerna. Detta bedöms dock inte utgöra något intrång då åtgärden är mycket begränsad och i huvudsak förenlig med gällande detaljplan (*läs mer under Nationalstadspark nedan*).

Indirekt berörda detaljplaner

Vissa åtgärder så som omläggningar av gator samt gång- och cykelvägar (som inte regleras i järnvägsplanen) placeras delvis inom fastighetsmark och mark som är planlagd för annat än gatumark. Stadsbyggnadskontoret bedömer dessa åtgärder ej lovpliktiga och de kan utföras i samråd med berörda fastighetsägare. Det finns därmed inte heller här någon motsättning gentemot järnvägsplanen.

Nationalstadsparken

Spårvägen medför vissa ingrepp i Nationalstadsparken. Dessa ingrepp sker i park- eller naturmark vid Nobelparken, Hakberget och Lindarängsvägen vid Ladugårdsgärdet.

Vid Nobelparken inbegriper åtgärderna flytt av ett antal pollare samt flytt av gångbana längs med parken. Gångbanan förskjuts

som mest ca 2 meter in i parken. Dessa åtgärder kräver ej lov. Motiven till att förlägga del av gångbanan inom Nationalstadsparken redovisas i planbeskrivningen och stadsbyggnadskontoret bedömer likt trafikförvaltningen att åtgärderna inte medför negativ påverkan på det historiska landskapets natur- och kulturvärden.

Vid Hakberget placeras det huvudsakliga spårområdet inom detaljplanen för Lindarängsvägen (gatumark) medan delar av plattformen placeras inom gräns för Nationalstadspark. Denna del är idag delvis redan ianspråktagen intill vägrenen. Som mest placeras plattformen ca 3,5 meter in i Nationalstadsparken. Även här motiveras intrången väl och stadsbyggnadskontoret instämmer i trafikförvaltningens bedömning att stäckningen och plattformens placering ger en god utformning och inte medför negativ påverkan på Nationalstadsparkens historiska kultur- och kulturvärden.

Vid Lindarängsvägen placeras plattform till viss del inom gräns för Nationalstadspark inom området som idag är en grusad yta. Plattformen kommer som mest ca 1,5 meter in i Nationalstadsparken. Intrången motiveras och kontoret gör samma bedömning som trafikförvaltningen att åtgärden snarare kan verka stärkande för rekreation då allmänheten enklare får tillträde till Nationalstadsparken.

Kontoret gör samma bedömning som trafikförvaltningen att ovanstående intrång är begränsade och ger obetydliga konsekvenser sett till parken som helhet. Intrången berör inte parklandskap eller naturmiljö, växter eller kärnvärden för Nationalstadsparken. Den barriär passagen över Ladugårdsgärdet innebär bedöms inte påverka den biologiska mångfalden eller spridningskorridorer vid Ladugårdsgärdet. Spårvägen möjliggör en förbättrad och ökad tillgänglighet till Nationalstadsparken för allmänheten.

Uppförande av plattformerna bedöms ej strida mot områdesbestämmelserna för Nationalstadsparken.

Lovplikt

Trädfällning

Trädfällning på gatumark kräver ej marklov. De träd som berörs på kvartersmark är ej skyddade enligt detaljplan och lov krävs därmed inte för trädfällning.

Murar/bergschakt

Ny mur eller flytt av mur invid Nobelparken kräver bygglov. Murar och ändrad marknivå mer än 50 cm kräver bygglov/marklov. Bergsschaktning kräver marklov.

Pollare

Flytt av pollare vid Nobelparken utgör inte heller lovpliktiga åtgärder.

Gång- och cykelbanor

Att anlägga gång- och cykelbanor är inte lovpliktigt.

Teknikskåp

Söder om rondellen vid Valhallavägen finns ett teknikskåp inritat. Detta kan vara en lovpliktig byggnad beroende på höjd vilket ej redovisats i handlingarna.

Plattformar

Är ej lovpliktiga.

Vindskydd

Är lovpliktiga.

Rådighet

Rådigheten över berörd mark och fastigheter ska kartläggas om så inte redan skett och erforderliga överenskommelser träffas med berörda fastighetsägare.

Träd

Projektet berör många träd längs sträckan. Träd ska i möjligaste mån bevaras eller om så krävs ersättas med likvärdiga.

All hantering av stadens träd ska utföras i enlighet med stadens riktlinjer, och alla åtgärder ska utföras i nära samråd med stadens trädexperter.

Bussdetektering

Bussar som trafikerar spårområdet måste förses med särskild utrustning, som kan kommunicera med stadens trafiksignaler. I normala fall detekteras bussar bara via slingor i gatan. Dessa slingor kan dock inte avgöra om en buss ska svänga eller inte. Denna information är en förutsättning för att vissa av de signalanläggningar som spårvägen kräver ska fungera. På denna sträcka gäller det korsningen vid Djurgårdsbron.

Med gällande lagstiftning ska ett kollektivtrafikkörfält öppet för buss i linjetrafik vara konkurrensneutralt öppet för samtliga aktörer som bedriver trafik på sträckan. Därför måste en konkurrensneutral teknisk lösning tas fram för att bussar ska kunna trafikera det aktuella spårområdet.

Avtal och finansiering

Landstinget ska i enlighet med gällande samverkansavtal stå för samtliga av projektet direkt betingade kostnader. Innan anläggningsarbeten kan påbörjas ska staden och trafikförvaltningen träffa ett genomförandeavtal.

Genomförande och byggande

Genomförandet ska följa gällande krav och riktlinjer för arbeten i stadens gator och eventuella inskränkningar av trafikkapacitet under byggtiden ska förankras med trafikkontoret. Arbetena kommer innebära påverkan till omgivningen och för att begränsa negativa effekter under byggskedet behöver åtgärder för begränsad miljöpåverkan tas upp i ett miljöprogram för byggskedet.

Förvaltningarnas förslag

Kontoren föreslår att respektive nämnd beslutar att tjänsteutlåtandet skickas som remissvar till kommunstyrelsen samt förklarar besluten omedelbart justerade.

Slut

Bilagor

1. Broschyr järnvägsplan