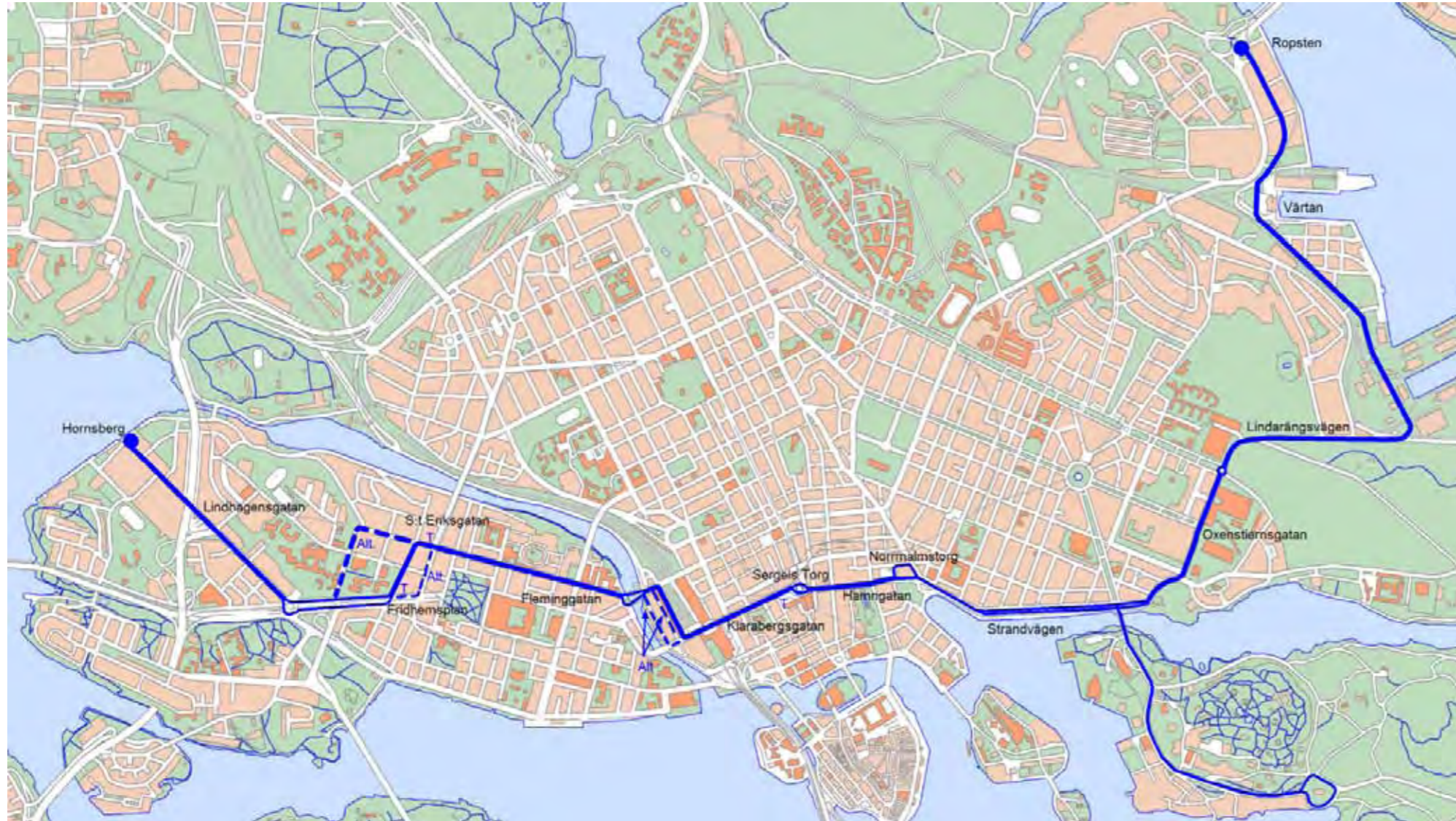


**Vi vill veta vad du tycker!**



## **Ny stadsspårväg i Stockholm**

Från Ropsten i öster till  
Hornsberg i väster



## Ny stadsspårväg i Stockholm

### Bakgrund

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) har för avsikt att bygga en stadsspårväg i Stockholms stad som kommer att få en öst-västlig sträckning genom staden.

Vid Nybroplan ansluter den planerade banan till den befintliga spårvägen Djurgårdslinjen. Från Nybroplan planeras den nya spårvägen att sträcka sig via Hamngatan - Klarabergsgatan - Klarabergsviadukten till Stockholms Central och sedan vidare till Kungsholmen via Kungsbron - Fleminggatan - Fridhemsplan och vidare till Hornsberg.

Den nya banan föreslås även ansluta till Djurgårdslinjen vid Djurgårdsbron på Strandvägen och gå via Oxenstiernsgatan - Lindarängsvägen upp till Värtan/Frihamnen med möjlig förlängning till Ropsten.

Syftet med den nya banan är att förbättra kollektivtrafiken mellan Värtan - Stockholms Central och Fridhemsplan. Spårvägen kommer att bli en del av Stockholms reguljära kollektivtrafikanät som trafikanterna kommer att kunna nyttja för sina dagliga resor. Spårvägen föreslås passera förbi T-Centralen, Stockholms Central och Fridhemsplan, vilka alla är betydande knutpunkter i dagens kollektivtrafik.

Den planerade spårvägen kommer härigenom att bidra till ytterligare förbättring av trafikanternas bytesmöjligheter.

Med en förlängd och moderniserad spårväg kan spårvagnstrafik med täta avgångar erbjudas. Spårväg har högre kapacitet än busstrafik och kan också öka attraktionskraften för kollektivt resande. Då de kollektiva resorna ökar, minskar transportbehovet med andra färdmedel vilket främjar effektiviteten av stadens gatunät. Spårvagnstrafiken förväntas ersätta en del av busstrafiken mellan centrala Stockholm och Djurgården samt till Kungsholmen.

### Förstudiens omfattning och innehåll

Under hösten 2007 påbörjades en förstudie för en ny spårväg i Stockholms innerstad. Då var sträckorna mellan Norrmalmstorg till Stockholms Central och mellan Djurgårdsbron på Strandvägen till Värtan aktuella. I samband med upprättandet av denna förstudie genomfördes då ett skriftligt samråd. En broschyr skickades ut till berörda myndigheter och organisationer samt till de fastighetsägare som ansågs bli direkt berörda av spårvägens utbyggnad. Ett flertal synpunkter inkom under samrådstiden. Alla synpunkter som inkom under hösten 2007 har behandlats

och kommer att bifogas i en slutgiltig förstudie.

Under våren 2008 enades SL och Stockholms stad om att utöka förstudien med en spårvägssträckning till Kungsholmen. Eftersom den aktuella förstudien har utökad omfattning än den tidigare framtagna genomförs nu ett nytt skriftligt samråd där alla som berörs av projektet har möjlighet att komma med synpunkter.

De spårdragningar som kommer att presenteras i förstudien är inte slutgiltiga utan syftar främst till att se vilka lösningar som är tekniskt genomförbara inom den angivna gatukorridoren. Förslaget kan komma att justeras i senare skeden av projektet för att finna den mest optimala lösningen utifrån de förutsättningar och krav som råder. Arbetet med den nya spårvägen kommer att ske i samarbete mellan Stockholms stad och SL.

### Förutsättningar

Gatunätet i Stockholms innerstad är hårt belastat, vilket även gäller de sträckor där den nya banan planeras att förläggas.

Vid utformning av den trafiktekniska lösningen har en förutsättning varit att finna en lösning som medger en acceptabel framkomlighet för kollektivtrafiken samtidigt som situationen för övriga trafikanter inte får försämrats. För att klara dagens krav på framkomlighet föreslås spårvägen huvudsakligen gå i blandtrafik, vilket innebär att spårvägen går i samma körfält som biltrafiken i båda riktningar.

Stockholms stad och andra aktörer har flera planer på olika bebyggelse- och infrastrukturprojekt vid- och i anslutning till den planerade spårvägen. Den slutgiltiga utformningen av spårvägen kommer att samordnas med dessa projekt.



### Planerad sträckning

På den befintliga Djurgårdslinjen, mellan Djurgården och Nybroplan, planeras spåren upprustas i mindre omfattning.

### Nybroplan - Kungsbron

Den nya spårvägen ansluter till den befintliga Djurgårdslinjen vid Nybroplan. Från Nybroplan går spårvägen vidare längs Hamngatan, förbi Norr-

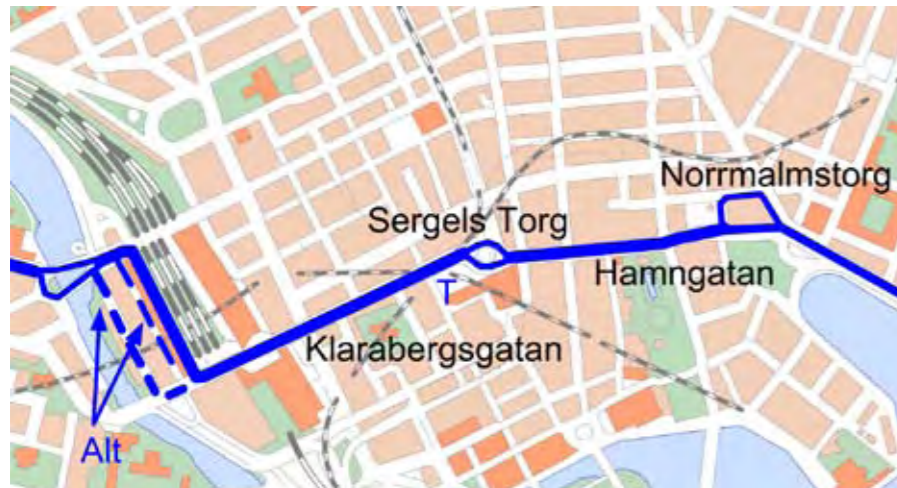
malmstorg och Kungsträdgården, upp till rondellen vid Sergels torg. Vid Sergels torg föreslås spårvägen gå runt fontänen för att sedan vika av mot Klarabergsgatan där den går längs Klarabergsgatan fram till Centralstationen på Klarabergsviadukten.

Från Stockholms Central föreslås spårvägen gå via Västra Järnvägs-gatan, alternativt via Blekholmsterrassen, eller på en överdäckning av Blekholmsterrassen fram till Kungsbron, där banan viker av in på Kungsholmen.

### Fridhemsplan - Hornsbergs strand

Från Kungsbron föreslås spårvägen fortsätta Fleminggatan fram till St Eriksgatan och Fridhemsplan. Vid Fridhemsplan föreslås alternativa dragningar. Det ena alternativet innebär att spårvägen passerar rakt fram genom korsningen St Eriksgatan/Fleminggatan för att sedan vika av vänster in på Fridhemsgatan. Alternativt viker det västgående spåret av vänster in på St Eriksgatan från Fleminggatan för att sedan svänga in höger på Drottningholmsvägen. Det östgående spåret förutsätts att förläggas i Fridhemsgatan mot Fleminggatan. Ytterligare ett alternativ som har studerats kring Fridhemsplan är att dra spårvägen via Mariebergsgatan till Drottningholmsvägen.

Från Fridhemsplan föreslås spårvägen gå längs Drottningholmsvägen fram till Lindhagensplan, där den svänger höger in på Lindhagensgatan och fortsätter sedan gatan fram till Hornsbergs strand.



Nybroplan - Kungsbron



Kungsbron - Hornsbergs strand

### Strandvägen vid Djurgårdsbron - Värtan

Den planerade spårvägen till Värtan föreslås ansluta till den befintliga Djurgårdslinjen vid Djurgårdsbron för att sedan fortsätta längs Strandvägen

förbi Nobelparken. Spårvägen viker sedan av vänster in på Oxenstiernsgatan och passerar rondellen på Valhallavägen, in på Lindarängsvägen och vidare upp till Värtan.

Mellan Värtan och Ropsten har endast en grövre korridor studerats, då gatunätet inte är klarlagt. Planering av området pågår.

Under kommande år planerar staden att utveckla området med nya bostäder och arbetsplatser. Med spår till Värtan öppnas möjligheten för att kunna trafikera sträckan med reguljära avgångar för resenärer. Därigenom finns förutsättningar att ytterligare förbättra kollektivtrafiken och tillgängligheten. I framtiden kan spårvägen bli aktuell för att trafikförsörja större delar av den planerade bebyggelsen norr om Frihamnen.

### Spårvagnarna

Nya moderna och bekväma vagnar som är anpassade för innerstadsmiljö kommer att trafikera den förlängda Djurgårdslinjen. Vagnarna kommer att ha hög tillgänglighet samt ha utrymmen för rullstolar och barnvagnar.

### Ny spårvagnsdepå

En ny spårväg medför behov av en ny spårvagnsdepå för uppställning, service och tvätt av spårvagnarna. Sedan 1991 har Djurgårdslinjen sin depå i Alkärrshallen bakom Liljevalchs konsthall på Djurgården. Den befintliga depån är tillfällig och är inte lämplig att utvecklas till en permanent anläggning. Den befintliga depån täcker inte utrymmesbehovet för det antal spårvagnar som kommer behövas. Det är därför nödvändigt att bygga en ny depå på lämplig plats i anslutning till den nya banan.

Samarbete bedrivs mellan Stockholms stad och SL för att finna en lämplig lokalisering av depån. Ett av alternativen innebär att depån placeras i Värtan/Frihamnen.





Även möjligheten att placera en depå på Kungsholmen kommer att undersökas under förstudiearbetet. I arbetet med att finna en depå strävar man efter att hitta en lokalisering som är tillräckligt stor för att rymma all depåverksamhet. Alternativet är att ha en delad depå och då ha skilda platser för verkstad och uppställning. Depåns placering kommer att regleras av detaljplan och ingår inte i planeringsprocessen för själva spårvägen.

#### Etapputbyggnad

Utbyggnaden av spårvägen planeras att utföras etappvis. Etapp 1 föreslås omfatta utbyggnad längs sträckan Norrmalmstorg - Stockholms Central - Fridhemsplan/Kungsholmen. Inom etappen planeras även modernisering av befintlig linje från Norrmalmstorg till Djurgården. Etapp 2 föreslås omfatta vidare utbyggnad från Djurgårdsbron mot Värtaområdet och Ropsten. Etappindelningen kan behöva ändras beroende på placeringen av spårvägsdepån och andra tekniska förutsättningar.

#### Koncession

SL avser att upplåta en koncession för banan som omfattar byggande, underhåll och trafikdrift under en 15-års period. En koncession innebär att det företag eller konsortium som lämnar den intressantaste och mest ekonomiskt fördelaktiga offerten utses till Koncessionsinnehavare. Ersättningen kommer huvudsakligen att utgöras

av en rätt att nyttja spårvägen och tillgodogöra sig intäkterna under avtalstiden. Koncessionupphandlingen kommer att genomföras av SL under 2008-2009.

#### Tidigare utredningar

Genom åren har flera 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 gatunätet. 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.

#### 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 korridorer översiktligt för att se vilka dragningar som är genomförbara med rimliga konsekvenser på bland annat miljön, ekonomi, övrig trafik och omkringliggande samhälle. Då flera alternativa korridorer är aktuella ska en järn-

vägsutredning göras. Då det efter förstudien endast finns ett alternativ, som det gör i detta fall, kan en järnvägsplan direkt upprättas. I vissa fall med flera alternativa korridorer kan järnvägsplanen behöva föregås av en järnvägsutredning.

Under förstudien hålls ett tidigt samråd med dem som kan beröras. Denna skrift och möjligheten att kontakta SL och lämna synpunkter utgör det samrådet.

I järnvägsplanen detaljutföras den valda lösningen. Syftet med järnvägsplanen är att precisera de marktyper som behövs för den nya spårvägen och beskriva anläggningens konsekvenser. Järnvägsplanen ska innehålla en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som är godkänd av länsstyrelsen. Den som upprättar en järnvägsplan ska enligt Lagen om byggande av järnväg hålla samråd med berörda fastighetsägare, kommuner, länsstyrelser samt andra som kan ha ett väsentligt intresse i saken om spårvägen. Järnvägsplanen, inklusive MKB: n ställs sedan ut för inhämtande av ytterligare synpunkter. Alla synpunkter som inkommer under utställningen sammanfattas och bemöts. Järnvägsplanen prövas och fastställs slutligen av Banverket.

#### Tider

Förstudien för spårvägen beräknas vara klar i september 2008 och järnvägsplanen beräknas vara klar i januari 2009. Ytterligare ett samråd genomförs då järnvägsplanen tas fram. Järnvägsplanen inklusive MKB:n planeras att ställas ut tidigt under 2009. Därefter påbörjas detaljprojektering av spårvägen.

Anläggningsarbetena för spårvägen kommer att samordnas med planering och genomförande av övriga större projekt i Stockholms innerstad som pågår samtidigt.

Ambitionen är att sträckan Djurgården-Fridhemsplan/Kungsholmen ska starta våren 2011.

#### Huvudsakliga inkomna synpunkter under tidigare genomfört samråd

De huvudsakliga synpunkterna under det tidigare samrådet föreslog alternativ sträckning via Djurgårdsbrunnsvägen förbi museerna på Gärdet vidare förbi Kaknästornet för att sedan ansluta till Värtan. SL anser att denna sträckning inte har tillräckligt med resandeunderlag för att bedriva reguljär spårvägstrafik.

Vidare inkom synpunkter på att Djurgårdslinjen bör förlängas ända till Ropsten för att skapa en koppling till tunnelbanan och Lidingöbanan.

I SLs svar är att denna förstudie som nu tas fram studerar denna synpunkt!

För sträckan mellan Djurgårdsbron och Värtan inkom ett flertal synpunkter från berörda boende och bostadsrättsföreningar om att en ny spårväg inte får försämra parkeringsmöjligheterna inom området och att bullernivån bör hållas så låg som möjligt. Synpunkter inkom även om att dagens trafiksituation längs Oxenstiernsgatan borde ses över. SLs svar är att planerad spårvägs inverkan på övrig trafik och omgivning kommer undersökas. Även åtgärder som minimerar konsekvenserna av spårvägen kommer att föreslås.



## 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 den måndag den 29 september 2008. Märk brevet eller mailet med "Spårväg City".

### **Brev skickas till:**

AB Storstockholms Lokaltrafik,  
Trafiksektionen,  
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

### **Frågor besvaras av:**

Tyréns AB för AB Storstockholms Lokaltrafik  
Ketil Kindestam  
Telefon: 08-686 4093

