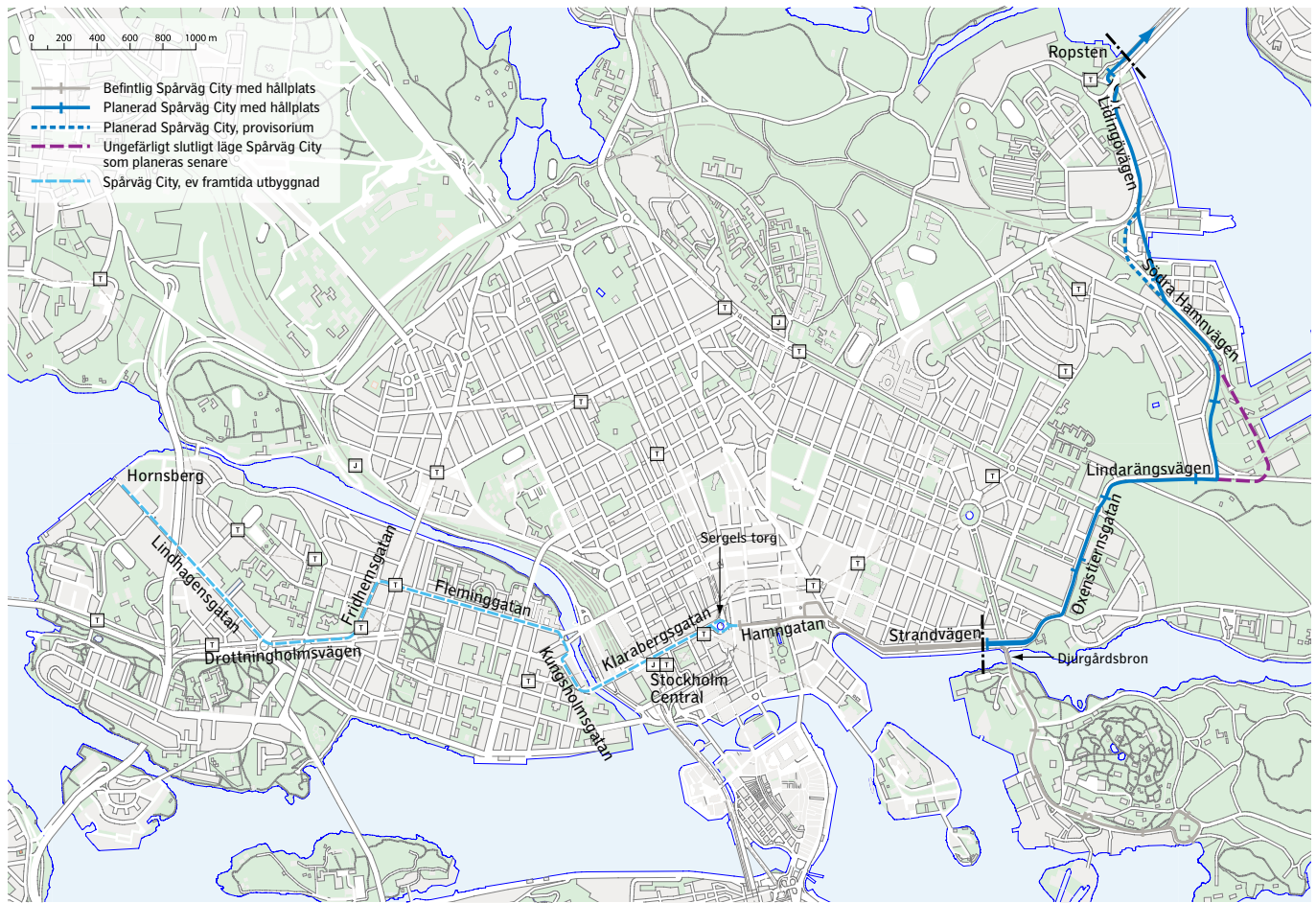




## Spårväg City

### Inbjudan till samråd angående järnvägsplan för ny spårväg sträckan Djurgårdsbron – Ropsten, Stockholm

Samrådstid 23 februari – 28 mars 2011



Spårväg Citys föreslagna sträckning enligt utförd förstudie.

## Spårväg City – spårväg i Stockholm

SL:s uppdrag är att förse Stockholmsregionen med bra utbyggd, klimatsmart och attraktiv kollektivtrafik. Stockholmsregionen är starkt växande och därför byggs kollektivtrafiken ut.

Spårväg City är en modern spårväg i centrala Stockholm. Den första delen mellan Sergels torg och Waldemarsudde som invigdes 2010, inkluderade modernisering av Djurgårdslinjen.

Spårväg City kommer att få en väsentlig roll i att förse den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden i Värtan och Frihamnsområdet med en effektiv kollektivtrafik. Tanken är att skapa en snabb, kapacitetsstark förbindelse mellan Lidingö, Norra Djurgårdsstaden och Stockholm City.

SL:s styrelse fattade i november 2010 ett genomförandebeslut.

SL fick då i uppdrag att planera en utbyggnad av Spårväg City i samarbete med Stockholms stad, samt en ihopkoppling med Lidingöbanan i samarbete med Lidingö stad. Senare i vår kommer ett separat samråd om Lidingöbanan att genomföras för sträckan Ropsten – Gåshaga brygga.

I förstudien "Spårväg City – Ny stadsspårväg i Stockholm" redovisas en sträckning av Spårväg City från nordvästra Kungsholmen, via Fridhemplan, Stockholm Central och Nybroplan, till Ropsten och Norra Djurgårdsstaden. Utöver den avslutade förstudien genomför SL en övergripande strategisk utredning för utveckling av till exempel blåbussarna, vilket bland annat inkluderar sträckor som kan vara lämpliga för spårväg och/eller stombuss- trafik. Utredningen beräknas vara färdigställd andra kvartalet 2011. Resultatet av den utredningen kan

innebära att förstudiens sträckningsförslag för Spårväg City ses över för sträckor på Kungsholmen, vilket även anges i genomförandebeslutet.

SL prioriterar nu att sammanbinda Spårväg City och Stockholm Central samt en utbyggnad till Ropsten där spårvägen kopplas ihop med Lidingöbanan. På Lidingö planeras en ny vagnhall vid Aga.

För sträckan från Djurgårdsbron på Strandvägen till Ropsten tas nu en järnvägsplan fram för vilken detta samråd genomförs. Sträckan från Sergels torg till Stockholm Central kommer att samordnas med Stockholms stads renovering av betongdäck i området och genomförs senare, liksom en eventuell framtida fortsättning till Kungsholmen.

## Omfattning och process

Planering av spårväg följer en process där både spårvägsbyggaren och samhället i övrigt medverkar. Den regleras enligt Lagen om byggande av järnväg. Förstudieskedet är det första steget i den formella planeringsprocessen. Förstudien för Spårväg City påbörjades 2007 och slutfördes 2010. Efter förstudiearbetet kvarstod endast en huvudsträckning som ansågs uppfylla projektets övergripande mål för vilket järnvägsplaner kan upprättas.

I järnvägsplanen beskrivs hur den valda sträckningen ska utformas och de markytor som behövs för den nya spårvägen samt dess

konsekvenser. Därför kan samrådet för järnvägsplan behandla flera olika alternativ, dessa lösningar kan också utvecklas och ändras fram till att planen ställs ut.

I järnvägsplanen har enskilda intressen större inverkan än i tidigare skeden. Planen ska innehålla en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som är godkänd av länsstyrelsen.

Under tiden planen tas fram hålls samråd med kommuner, länsstyrelser, berörda fastighetsägare, samt andra som kan bli påverkade av järnvägen. Dessa har möjlighet att lämna synpunkter, som sedan

används som underlag i den fortsatta planeringen. Planen får inte strida mot gällande detaljplaner eller områdesbestämmelser.

Planen ställs sedan ut. Myndigheter och allmänhet har då möjlighet att komma med ytterligare synpunkter. Synpunkter som inkommer under utställningen bemöts. Planen prövas och fastställs slutligen av Trafikverket. En fastställd och lagakraftvunnen järnvägsplan ger spårvägsbyggaren rätt att bygga spårvägen och ta mark i anspråk, men den upphör att gälla om bygget inte påbörjas inom fem år från det att beslutet vunnit lagakraft.

### Planeringsprocessen vid byggande av spårväg.



\*Miljökonsekvensbeskrivning

## Järnvägsplanens omfattning och projektets fortsättning

Järnvägsplanen som nu tas fram kommer att omfatta den permanenta sträckan från Djurgårdsbron till och med Lindarängsvägen. På resterande del fram till Ropsten kommer planen att omfatta permanenta delsträckor men även delsträckor som byggs de kommande 10-15 åren. Planen inkluderar åtgärder inom befintligt spårutrymme vid Värtans östra bangård, påverkan på befintliga spår i området och eventuella kortvariga lösningar. Ytterligare planer behövs i framtiden för att ersätta de tillfälliga delsträckorna med senare permanenta placeringar. Vad som avses att regleras i denna järnvägsplan, som samrådet avser, framgår av bilden på nästa sida. Som en följd av utbyggnaden ökar trafiken på Spårväg City vilket ställer krav på ytterligare

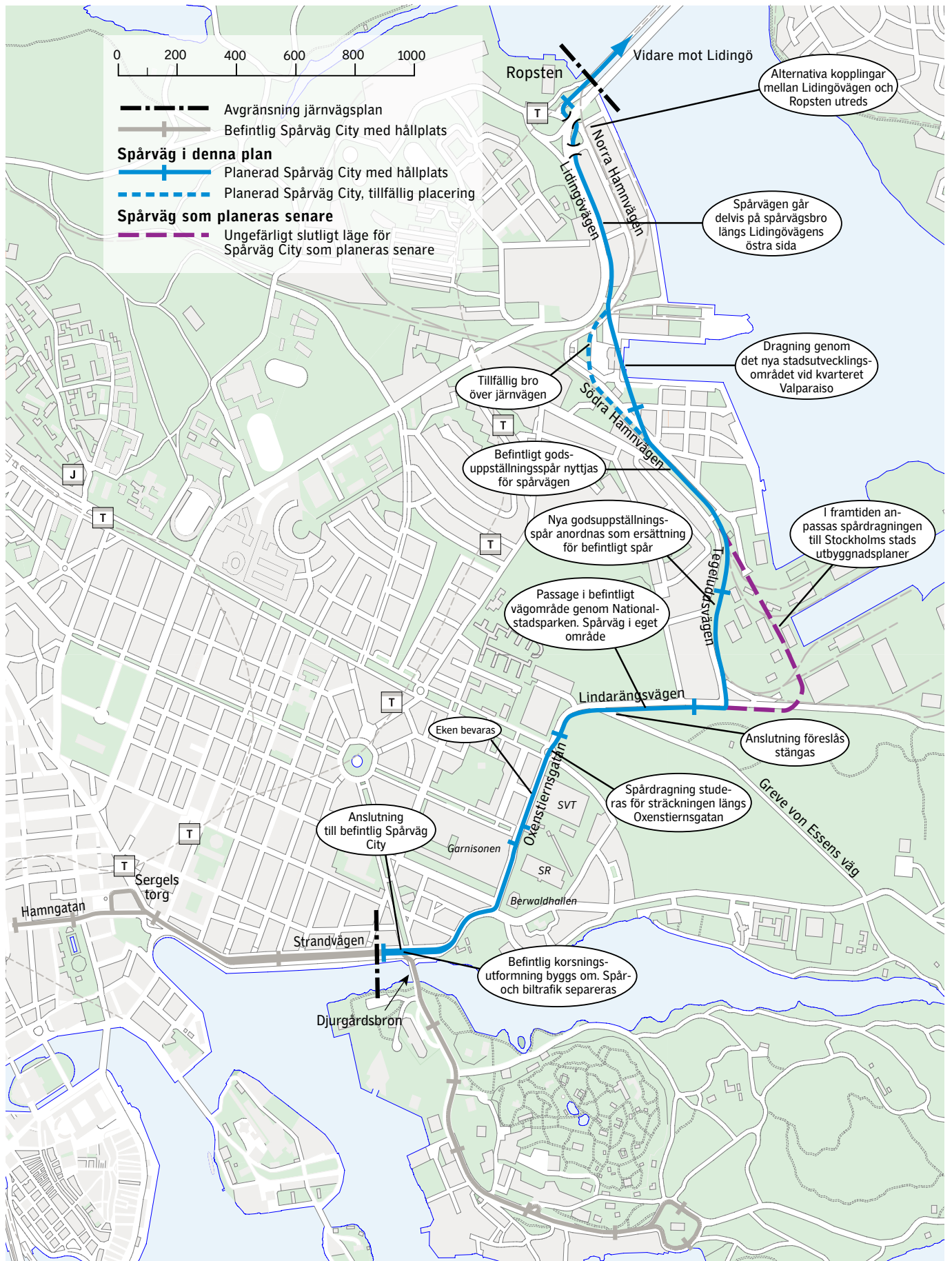
vändmöjlighet vid Sergels torg i väntan på att spårvägen kan förlängas vidare mot Stockholm Central. Åtgärder på Lidingöbanan och för depån regleras i egna planer.

Eftersom hamnområdet ska utvecklas och bebyggas så kan inte alla delar av den slutliga spårvägssträckningen byggas i ett skede. Planeringen av genomförandet utgår där-

för ifrån att vissa delsträckor byggs under en begränsad tidsperiod och trafikeras tills dess en utveckling av området medger permanenta lägen för spårvägen. Hänsyn tas även till pågående verksamheter och projekt i området. De tillfälliga delsträckorna byggs enklare och även befintliga järnvägsspår i området nyttjas för dessa sträckor.

### Preliminära tider för etappen Djurgårdsbron – Ropsten

Samråd för järnvägsplan	Feb-mars 2011
Utställning av järnvägsplan	Sommaren 2011
Fastställelse av järnvägsplan	Hösten 2011
Byggstart	2012



Spårvägens planerade sträckning från Djurgårdsbron till Ropsten.

## Djurgårdsbron – Lindarängsvägen

### Sträckning

Vid Djurgårdsbron på Strandvägen planeras spårvägen kopplas ihop med befintliga Spårväg City. Trafiksituationen vid Djurgårdsbron

är i dagsläget svår att överblicka för såväl bilister som oskyddade trafikanter. Genom att separera spårvagnarna och leda biltrafiken

runt, enligt nedanstående bild, så blir utformningen av platsen tydligare för respektive trafikantgrupp. Cykeltrafiken separeras, precis som idag.



Förslag på ny trafiklösning vid Djurgårdsbron och Strandvägen.

Längs Oxenstiernsgatan finns idag ett körfält i vardera riktningen och spårvägen dras i huvudsak i körfälten med övrig trafik. För cyklister planeras cykelfält eller cykelbanor på ömse sidor av gatan. På större delen av sträckan planeras för angöring längs gatan. I höjd med Radiohuset planeras hållplatser, som föreslås utformas som stopphållplatser. Det innebär att bakomliggande bilar får vänta bakom spårvagnen då den stannar vid hållplatsen. Spårvägen föreslås

placeras i mitten av Valhallavägens cirkulationsplats. Hållplatser planeras i höjd med Teaterhögskolan samt efter Sandhamnsgatan. Viss mark utanför gatan kan beröras eftersom gatan samt gång- och cykelvägen måste flyttas något i sidled.

För att medge snabbare och smidigare resor med spårvägen studeras även placering av spår i eget utrymme, vilket kan innebära behov av att viss mark utanför gatan kan

beröras utmed Oxenstiernsgatans östra sida.

Lindarängsvägen passerar genom Nationalstadsparken och spårvägen planeras att gå skild från biltrafiken intill sydöstra sidan av Lindarängsvägen, vilket ger en god framkomlighet. Anslutningen till Greve von Essens väg föreslås stängas av för att säkerställa en god framkomlighet och säkerhet för övrig trafik på Lindarängsvägen. Greve von Essens väg nås från Djurgårdsbrunnsvägen.

## Lindarängsvägen – Ropsten

### Pågående planer

Redan idag finns ett behov av en effektivare kollektivtrafik till det berörda området. I närheten av den planerade sträckningen från Djurgårdsbron till Ropsten bor det cirka 26 000 personer. Cirka 32 000 personer arbetar i området. Pågående planering för stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden omfattar ytterligare cirka 10 000 nya bostäder och 30 000 nya arbetsplatser. I området finns även två färjeterminaler vars resenärer har behov

av en enkel och snabb anslutning till Stockholm city.

Området ska karaktäriseras av en innerstadslignande tät stadsmiljö med en blandning av bostäder, service och kommersiella verksamheter. Området kommer liksom idag också att präglas av internationell hamntrafik och Fortums energianläggning. Norra Djurgårdsstaden planeras vara färdigbyggd 2025. Spårväg City kommer delvis att få en tillfällig sträckning genom Norra

Djurgårdsstaden då området utgör ett stadsutvecklingsområde, samtidigt som förbindelsen är nödvändig för att trygga spårvägens tillgång till depån på Lidingö. Genom en snar utbyggnad av spårvägen kan berörda delar förse med god kollektivtrafik och ett positivt resmönster kan etableras redan under områdets utvecklingsfas.

### Sträckning

Från Lindarängsvägen placeras spårvägen med dubbelspår vid sidan

Bild: från Stockholm stad



Norra Djurgårdsstaden kommer fullt utbyggd att sträcka sig från Loudden i söder till Hjorthagen och Husarviken i norr.

av eller i Tegeluddsvägen och leds senare in i Frihamnsområdet och följer parallellt dagens godsspår från Containerhamnen fram till Värtans godsbangård. Viss mark utanför gatan kan påverkas både av spår och förändringar av gatan. En hållplats anläggs i höjd med Frihamnsterminalen. På Värtans östra bangård föreslås spårvägen nyttja delar av det befintliga spårområdet närmast Södra Hamnvägen. Spårvägen går med enkelspår på delsträckan. I höjd med Hangövägen anläggs ytterligare en hållplats, Värtahamnen, som även fungerar som mötesstation. Sträckan från Lindarängsvägen och förbi Värtans östra bangård är en tillsvidarelösning i väntan på att stadsomvandlingen inleds.

Beroende på samordning med andra projekt i området såsom Norra Länken, kan spårvägen behöva gå med enkelspår norr om bangården under en kortare period. Spåren korsar i det fallet rampen från Norra länken i plan, varefter den stiger för att fortsätta på en tillfällig bro över godsspåren till Värtahamnens färjeterminal. Ett permanent läge och bro eftersträvas dock. Båda lösningarna ingår i detta samråd.

Båda alternativen ansluter i markläge till en ny hållplats strax väster om Lidingöbanans hållplats i Ropsten. Här kopplas Spårväg City samman med Lidingöbanans befintliga bro. Båda alternativen redovisas i samrådet.

Den vidare sträckningen fram till Ropsten planeras i ett permanent läge på en längsgående spårvägsbro längs med Lidingövägens östra sida. Den permanenta sträckningen fortsätter i ett tråg under Lidingöbron på- och avfartsramp. Ett alternativ är att spårvägen dras på eller intill avfartsrampen ned till Norra Hamnvägen.

Beroende på hur en samordning med bl a byggnationen av Norra Länken behöver ske kan det bli nödvändigt att spårvägsbron ansluts till Norra Hamnvägen i stället för till Lidingövägen. I det fallet förläggs spårvägen tillfälligt i Norra Hamnvägen med dubbelspår inom ett tidigare spårområde längs Norra Hamnvägens östra sida. Den kortvariga eventuella placeringen i Norra Hamnvägen ingår även i samrådet.

**Verksamheter och intressenter**  
I området finns ett antal intressenter

som kan påverkas av spårvägens dragning, bland annat Stockholms hamnar, Fortum Värme och Trafikverket. Fortum planerar en utveckling av energihamnen och dagens bränslelager. Cementa förväntas snart anlägga verksamhet norr om Fortums hamn. Spårvägens sträckning tar i största möjliga mån hänsyn till befintliga verksamheter, men viss påverkan är oundviklig. Via Värtabanan kör ett antal godståg varje dag till Färjeterminalen, Banankompaniet och Containerhamnen på Värtapiren.

Spårväg City korsar spåren till Containerhamnen och Banankompaniet i plan. Plankorsningarna mellan spåren väntas inte innebära några oacceptabla störningar för verksamheterna.

För att spårvägen ska kunna dras förbi Värtahamnen behöver ett av Trafikverkets uppställningsspår på Värtans östra bangård nyttjas för spårvägen. Trafikverket kan kompenseras genom att motsvarande spårlängd anläggs längre söderut, i höjd med hållplats Frihamnen.

Bygget av Norra Länken väntas pågå till 2015. Spårvägens utbygg-

nad och utformning behöver ta hänsyn till tillgängligheten till etablerings- och arbetsområdena och säkerställa fri höjd för passager under en permanent eller en eventuell tillfällig spårbro.

Beroende på hur tidplanerna kan samordnas med spåravsnitt vid Aga och utbyggnaden av spårvägen, kan det vara nödvändigt med tillfälliga uppställningsspår för spåragnar i Frihamnsområdet.

## Miljö

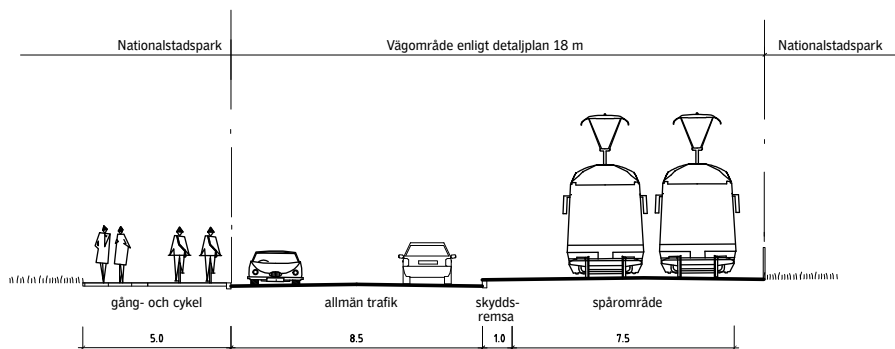
De miljöaspekter som har bedömts vara mest väsentliga att beskriva i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för järnvägsplanen är buller och vibrationer samt passagen förbi Nationalstadsparken. Dessutom beskrivs även konsekvenserna för stadsbild, naturmiljö, kulturmiljö, luftkvalitet/klimat i MKB:n. En separat riskanalys upprättas för spårsträckan genom hamnområdet och lyfts till viss del in i MKB:n.

Vad gäller luftburet buller samt stomljud och vibrationer, så är det främst där spårvägen kommer att passera bostadsbebyggelse eller eventuell förskola/skola som störningar bedöms kunna uppstå.

## Gestaltning

Som en del av järnvägsplanearbetet tar SL fram ett gestaltungsprogram. Detta omfattar utformning av bl a hållplatser, väderskydd men även stolpar för kontaktledningen.

En viktig del av utformningen avser hållplatserna som ska ge en identitet åt spårvägen. Genom att utforma hållplatser och dess olika delar, såsom bänkar, skyltar, belysning etc på samma sätt, blir spårvägen lätt igenkännlig i staden. En annan viktig del av gestaltungsprogrammet är att välja material, form och kulörer som ger den kvalitet som krävs i det offentliga rummet och att spårvägen på så vis utformas med hänsyn till



Föreslagen sektion mellan hållplatser på Lindarängsvägen.

I Värtahamnen finns idag främst industriell verksamhet och dessutom finns befintliga godsspår i området. Detta gör att risken för att människor blir störda av spårvägen här är relativt liten. Däremot pågår många planprojekt i området, vilket medför att arbetslokaler och bostäder kan hamna i närheten av spårvägen.

En detaljerad utredning avseende buller och vibrationer kommer att tas fram för flera platser längs spårsträckan, bland annat för befintliga bostäder längs Strandvägen och Oxenstiernsgatan. Ljuddämpande åtgärder kan behöva utföras längs sträckor där riktvärdena för buller och vibrationer riskerar att över-

skridas. Längs spårsträckan finns också en del ljud- och vibrationskänsliga arbetslokaler och studios, där särskild hänsyn måste tas.

Förlängningen av spårvägen ut mot Värtan innebär att spårvägen kommer att korsa genom Nationalstadsparken inom Lindarängsvägen. Området är utpekad som riksintresse och har ett särskilt skydd i Miljöbalken. Spårvägen bedöms dock inte påverka Nationalstadsparken på ett betydande sätt eftersom spåren placeras inom ett område som sedan tidigare omfattas av en gällande detaljplan för trafikändamål.

stadsmiljön. Hållplatserna ska upplevas som trygga platser och ska utformas enligt principen "design för alla". Detta innebär att de ska vara tillgängliga för funktionshindrade och lämpade även för barn.

För att bättre anpassa stolpar till omgivningen kommer även utform-

ning av dessa att behandlas i ett kompletterande gestaltungsprogram. Möjlig samordning av gatubelysning med stolpar för kontaktledning kommer att studeras. Frågan är särskilt viktig vid passagen i det öppna området förbi Nationalstadsparken på Lindarängsvägen.



Föreslaget väderskydd för Spårväg Citys hållplatser enligt upprättat gestaltungsprogram.

## För mer information

På vår hemsida [sl.se/sparvagcity](http://sl.se/sparvagcity) finner du mer information om spårvägen och även denna samrådsbroschyr digitalt.

Fler broschyrer kan även beställas genom SL Kundtjänst, telefon: 08-600 10 00.

## Samrådsmöten

Genom att komma på ett av våra samrådsmöten kan du få mer information, se ritningar, få möjlighet att ställa frågor samt att framföra synpunkter.

*Vid mötena behandlas bland annat:*

- Presentation av mer detaljerad dragning
- Spårvägens utformning och dess konsekvenser för gator och anslutande mark
- Miljökonsekvenser
- Gestaltungsfrågor

### **Två samrådsmöten hålls:**

Onsdagen 9 mars kl. 9.00

Onsdagen 9 mars kl. 18.30

Mötena hålls på AB SL Projekt Spårväg City, Hangövägen 25, hus 4, plan 6. Lätt förtäring serveras.

**Välkommen!**

## Har du frågor är du välkommen att kontakta oss

Frågor besvaras av:

Ketil Kindestam (Planfrågor)  
Telefon: 010-452 25 18  
E-post: [ketil.kindestam@sl.se](mailto:ketil.kindestam@sl.se)

Torsten Johansson (Teknisk utformning)  
Telefon: 070-420 03 18  
E-post: [torsten.johansson@sl.se](mailto:torsten.johansson@sl.se)

## Vi vill veta vad du tycker!

När en järnvägsplan 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 dina synpunkter så tidigt som möjligt. Du kan lämna dina skriftliga synpunkter via brev eller e-post senast den 28 mars 2011.

Brev alternativt e-post skickas till:

AB Storstockholms Lokaltrafik  
Spårutbyggnad  
Spårväg City  
105 73 Stockholm

E-post: [sparvagcity@sl.se](mailto:sparvagcity@sl.se)

Märk brev eller e-post med:  
"Spårväg City – Järnvägsplan Djurgårdsbron-Ropsten,  
Dnr SL-2010-36531.

