



Handläggare: Paulina Eriksson  
Region Innerstad  
Park- och gatubyrån  
Tel: 508 26515  
paulina.eriksson@gfk.stockholm.se

2003-05-21

Dnr 02-331-4182

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

### **Stomlinje 5 östra delen. Skrivelse från Kurt Hultgren (sp)**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

1. Överlämna och återropa kontorets utlåtande som svar på skrivelsen från Kurt Hultgren(sp).
2. Uppdra åt Gatu- och fastighetsnämndens Kollektivtrafikutskott att bevaka frågan så att den på nytt kan aktualiseras när beslut tagits rörande kollektivtrafiken i området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

#### **SAMMANFATTNING**

Kurt Hultgren (sp) har i en skrivelse till Gatu- och fastighetsnämnden skrivit om trafikering av stomlinje 5:s östra del med spårvagn. Hultgren anser att det är angeläget att Djurgårdslinjens förlängning till Centralen genomförs så snart som möjligt.

Kontoret anser att vidare utredning av trafikering med spårväg mellan Centralen och Djurgården bör avvakta tills beslut tagits om hur området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden ska kollektivtrafikförsörjas.

Bilaga 1: Skrivelse från Kurt Hultgren (sp)

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

Planeringen för införande av ett stomnät för innerstadens busstrafik startade 1992. Nätet var tänkt att bestå av fem linjer varav tre tagits i drift. En fjärde linje planeras tas i drift i januari 2004. För linje 5, som ursprungligen var tänkt att gå från Waldemarsudde via Centralen till Norrtull, har trafikering med spårvagn mellan Djurgården och Centralen utretts. Tanken har varit att förlänga Djurgårdslinjen med en ny sträckning mellan Norrmalmstorg och Centralen. Den norra delen, mellan Odenplan och Norrtull, kommer att trafikeras av stomlinje 2.

En förstudie om förutsättningarna för allmän spårvägstrafik Centralen – Norrmalmstorg – Djurgården togs under våren 2000 fram av SL, Stadsbyggnadskontoret och Gatu- och fastighetskontoret. Förslaget innebär att linjen startar på Klarabergsviadukten där vändning sker via ett stickspår. Detta förutsätter att trafikering sker med modern spårvagn som kan köras från bägge ändar. Äldre museispårväg kan endast köras från en ända av vagnen och kräver en vändslinga. Längs Klarabergsgatan går linjen till största delen i blandtrafik. På Hamngatan anordnas på huvuddelen av sträckan kollektivtrafikkörfält i gatumitt. Från Nybroplan nyttjas i huvudsak befintlig spårsträckning längs Strandvägen samt ut på Djurgården. Vändning sker vid Oak Hill.

Möjligheten att inrymma en depå med utrymmen för erforderlig service är mycket begränsad i berörda delar av innerstaden. Därför föreslogs i utredningen en depå i södra delen av Frihamnen. Ett depåspår dras från Djurgårdsbron via Oxenstiernsgatan och Lindarängsvägen till depån.

Kostnaden för utbyggnad av spårvägen enligt detta förslag bedömdes i utredningen bli 215 Mnkr. Cirka 60 % av kostnaden utgörs av kostnader för depåspår och depå i Frihamnen. Kostnaderna kan antas vara tilltagna i underkant.

För att ge spårvagnen tillräckligt god framkomlighet krävs reserverade körfält på Hamngatan. Detta leder i sin tur till begränsad framkomlighet för den övriga trafiken. 2001 genomförde Gatu- och fastighetskontoret en studie av möjligheterna att avlasta Hamngatan. Det som studerades var främst om man kunde leda trafik från Strandvägen till Klaratunneln utan att belasta Hamngatan.

För att åstadkomma en avlastning av Hamngatan föreslogs en anslutning från Strandvägen till Klaratunneln i en betongtunnel förlagd i Jakobsbergsgatans sträckning mellan Birger Jarlsgatan och Regeringsgatan. Anslutningen till tunneln föreslogs ske i en ramp förlagd mitt i Birger Jarlsgatan cirka 20 meter norr om Smålandsgatan. En grov uppskattning visade att anläggningskostnaden för tunneln skulle bli minst 350 Mnkr.

I planeringen av området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen - Loudden diskuteras möjligheten att kollektivtrafikförsörja området med

spårvagn som komplement till den befintliga tunnelbanan. Olika lösningar med spårvagn från City till antingen Ropsten eller Loudden har diskuterats.

Kurt Hultgren (sp) har i en skrivelse till Gatu- och fastighetsnämnden skrivit om vikten av att tillskapa kollektivtrafik med hög kvalitet längs den sträcka som tidigare planerats att trafikeras av stomlinje 5. Hultgren anser att det är angeläget att Djurgårdslinjens förlängning till Centralen genomförs så snart som möjligt.

### **Samråd**

SL är beredda att delta i fortsatta utredningar rörande trafikering med spårvagn på den aktuella sträckan under förutsättning att spårvagnen ges garanterad framkomlighet i form av reserverade körfält.

### **Kontorets förslag/synpunkter**

Kontoret anser att innan inriktningsbeslut tas rörande trafikering med spårvagn i Stockholms innerstad bör det vara klart om det blir aktuellt att kollektivtrafikförsörja området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen - Loudden med spårvagn eller inte. De mycket kostsamma ombyggnadsåtgärder som krävs för att klara trafiksituationen på Hamngatan föranleder att ombyggnaden bör knytas till ett större projekt. Med anledning av att en spårvagnsdepå föreslagits i Frihamnen är en koppling till den exploatering som sker i området lämplig.

Det krävs vidare studier av hur framkomligheten på Hamngatan ska kunna säkerställas dels för spårvagnen och dels för övrig trafik. Förslaget med en tunnel innebär en stor kostnad och är dessutom tveksamt med tanke på det ingrepp den innebär i stadsbilden.

**SLUT**