

Spårväg city mot öster:

# Nu i samrådsfas

Första delen av Spårväg city genomfördes i expresstågtempo. För den nu aktuella delen österut finns mer tid tillgänglig. Men tem-

pot är ändå högt, med trafikstart planerad till 2014. Nu genomförs samråd som ger möjlighet att ge synpunkter på projektet.

Av Thomas Johansson

Spårväg city i Stockholm går nu in i en intensivare och mer publik planeringsfas. Under den tidiga våren genomförs så kallat samråd inför upprättande av järnvägsplan.

Samrådet avser sträckan från Djurgårdsbron till Ropsten, via Frihamnen och Värtan.

Sträckan västerut, från dagens ändhållplats vid Sergels torg och vidare till i första hand Stockholms central kommer att samordnas med Stockholms stads renovering av betongdäck i området och genomförs

senare. Man kan emellertid notera att i SL:s informationsmaterial om linjens vidare dragning till Kungsholmen har ordet "eventuell" infogats.

Planering av spårväg regleras enligt *Lagen om byggande av järnväg*. I ett första skede ska en förstudie genomföras. Förstudien för Spårväg city påbörjades 2007 och avslutades 2010.

Samrådet för järnvägsplan kan behandla flera olika alternativ, beroende på förstudiens slutsatser. I järnvägsplanen beskrivs hur den valda sträckningen ska utformas

och de markytor som behövs för den nya spårvägen samt dess konsekvenser.

Järnvägsplanen ställs därpå ut varvid myndigheter och allmänhet har möjlighet att ge synpunkter.

Synpunkter som inkommer under utställningen noteras och kommenteras. Planen prövas och fastställs slutligen av Trafikverket.

En fastställd och lagakraftvunnen järnvägsplan ger spårvägsbyggaren därefter rätt att bygga spårvägen och ta mark i anspråk, men den upphör att gälla om byg-



Produkter för Järnväg-, Mark- & Byggentreprenad

Dina behov Våra lösningar



SLIPERSLÄGGARE



SLIPERSBYTARE

RF SYSTEM AB Tel. 044 - 817 07 • Fax 044 - 859 63  
www.rf-system.se



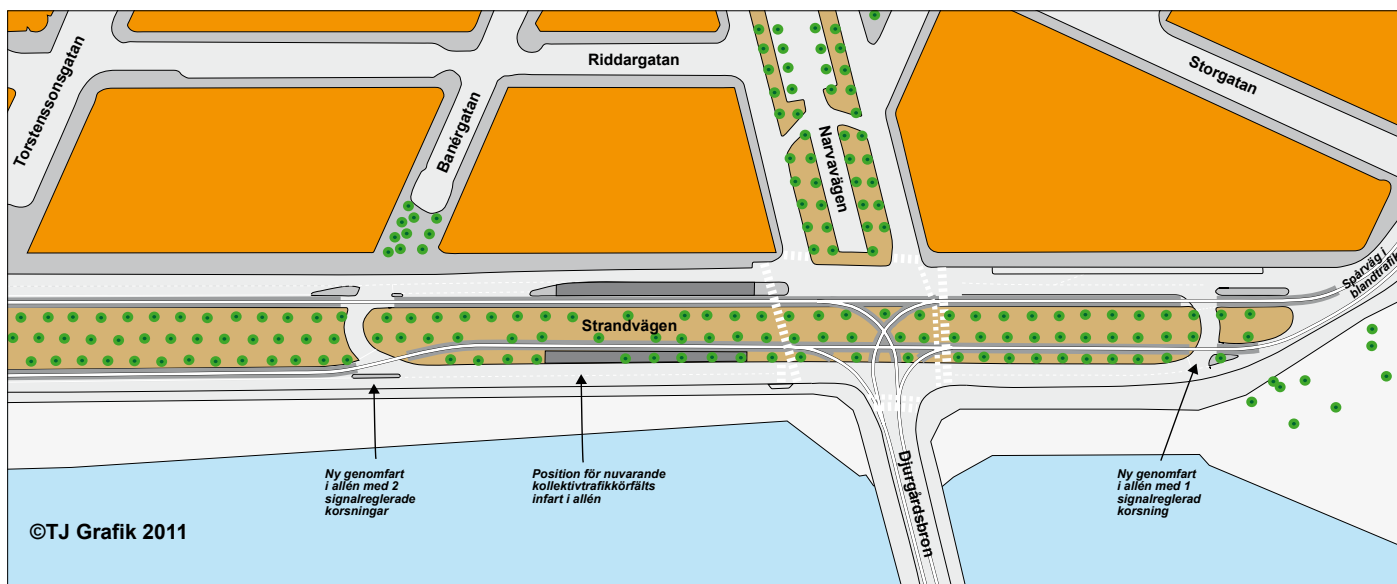
08-89 54 00

SPÅRTRAILER

Vagnar upp till 16 meter och 25 ton

MASKINTRAILER • MOBILKRANAR • KRANBILAR

www.sjolander.se



Den idag trafikmässigt kaotiska korsningen Strandvägen-Djurgårdsbron kommer enligt samrådsförslaget att byggas om varvid direktförbindelsen mellan Narvavägen och Djurgårdsbron stängs. Istället öppnas genomfarter i allén vid Banérgatan i väster och vid alléslutet i öster. I princip bildas en stor, rejält utsträckt cirkulationsplats. Spårvägen ges en fullt utbyggd trevägskorsning och i övrigt utökade kollektivtrafikkörfält.

get inte påbörjas inom fem år från det att beslutet vunnit lagakraft.

## Aktuell sträckning

Den östra grenen av Spårväg city ska således vid Djurgårdsbron kopplas ihop med

det befintliga spårnätet för Djurgårdslinjen och nuvarande Spårväg city.

Trafiksituationen vid Djurgårdsbron är i dag kaotisk, för att uttrycka sig med viss underdrift. I samrådshandlingarna skisseras att stänga den direkta nord-sydliga bilpassagen mellan Djurgårdsbron och

Narvavägen. Istället ska överfarter genom Strandvägens allé öppnas i höjd med Banérgatan och intill den plats där allén slutar i öster. I praktiken skapas en mycket stor, oval cirkulationsplats för biltrafiken.

Nya potentiella konfliktpunkter med spårvägstrafiken skapas vid de båda allé-



## Ett klokt val

Söker du teknisk kompetens till dina projekt?

Med verksamhet inom bygg och fastighet, energi, industri och infrastruktur erbjuder Rejlers ett brett kunnande.

Med lokal närvaro stärker vi samarbetet och underlättar kontakten med kunden.

Ett utvecklat kvalitets- och miljöledningssystem garanterar genomförandet i projekten.

Välj Rejlers, du gör ett klokt val!

Generating Ideas  
www.rejlers.se  
...every day!

**REJLERS**



Vid samrådesmötet avseende utbyggnaden av Spårväg city i riktning Frihamnen, Värtan och Ropsten studerades det utställda materialet som synes med största intresse.

passagerarna. Dessa ska dock regleras av trafiksignaler för att hindra vänstersvängande bilar att störa passerande spårvagnar.

I Strandvägens förlängning fram till korsningen med Oxenstiernsgatan och vidare in på denna förläggs spårvägen i blandtrafik, enligt aktuellt samrådsmaterial. Lösningar med från biltrafiken separerade spår undersöks dock även.

Vid Karlavägens mynning planeras hållplatser, som placeras utmed gångbanan. Här finns endast ett körfält i vardera riktningen varför omkörning av spårvagn vid hållplats inte blir möjlig.

### Rundar eken!

Spårvägen passerar på vardera sidan om den berömda eken mitt i Oxenstiernsgatan, för att fortsätta något ocentralt genom Valhallavägens cirkulationsplats, och därefter mynna utmed Lindarängsvägens östra begränsning.

Hållplatser planeras vid Teaterhögskolan och vid Sandhamnsgatans mynning.

Lindarängsvägen passerar genom Nationalstadsparken. Spårvägen placeras på eget utrymme på sydöstra sidan av Lindarängsvägen.

Anslutningen till Greve von Essens väg föreslås att stängas av. Greve von Essens väg nås från Djurgårdsbrunnsvägen.

Från Lindarängsvägen placeras spårvägen med dubbelspår vid sidan av eller i Tegeluddsvägen och leds därpå in i Frihamnsområdet och följer parallellt dagens godsspår från Containerhamnen fram till Värtans godsbangård.

En hållplats anläggs vid Frihamnsterminalen.

På Värtans östra bangård föreslås spårvägen nyttja delar av det befintliga spårområdet närmast Södra Hamnvägen, spår 5. Spårvägen byggs härifrån norrut provisoriskt enkelspårig, ungefär från Tegeluddsviadukten.

Vid Hangövägen anläggs en hållplats, Värtahamnen, som även

## Er partner vid lyft av spårburna fordon!



Kvarnvägen 22, 663 40 Hammarö  
[www.fordonslyftar.se](http://www.fordonslyftar.se) • [info@fordonslyftar.se](mailto:info@fordonslyftar.se)  
 +46(0)54-52 41 01 • +46(0)70-638 03 00