



Utmed Lindarängsvägens södra sida, till höger i bild, planeras sträckningen för Spårväg city. I fonden, vid skogsdungen, placeras den provisoriska ändhållplatsen. Till vänster anas Frihamnen och strax till höger om bildmitt syns Kaknästornet.

Med spårvagn till Gärdet

Planeringsarbetet med Spårväg city går vidare, nu senast med järnvägsplan för delsträckan Djurgårdsbron–Lindarängen, där en

temporär ändhållplats kan anläggas, innan sträckan till Ropsten, genom Norra Djurgårdsstaden, har fastställts.

Av Thomas Johansson

Laugusti presenterades i Stockholm järnvägsplanen för Spårväg citys planerade fortsättning från nuvarande hållplats Djurgårdsbron till en ny hållplats nära Frihamnen på Lindarängsvägen.

Planeringsprocessen består enligt det tidigare regelverket av tre formella skeden: förstudie, järnvägsutredning och järnvägsplan.

Lagen ändrades dock i januari 2013 och kravet på förstudie och järnvägsutredning slopades.

Den järnvägsplan som nyligen ställdes ut för granskning kommer dock att i enlighet med lagens övergångsbestämmelser prövas

enligt de bestämmelser som gällde före den 1 januari 2013.

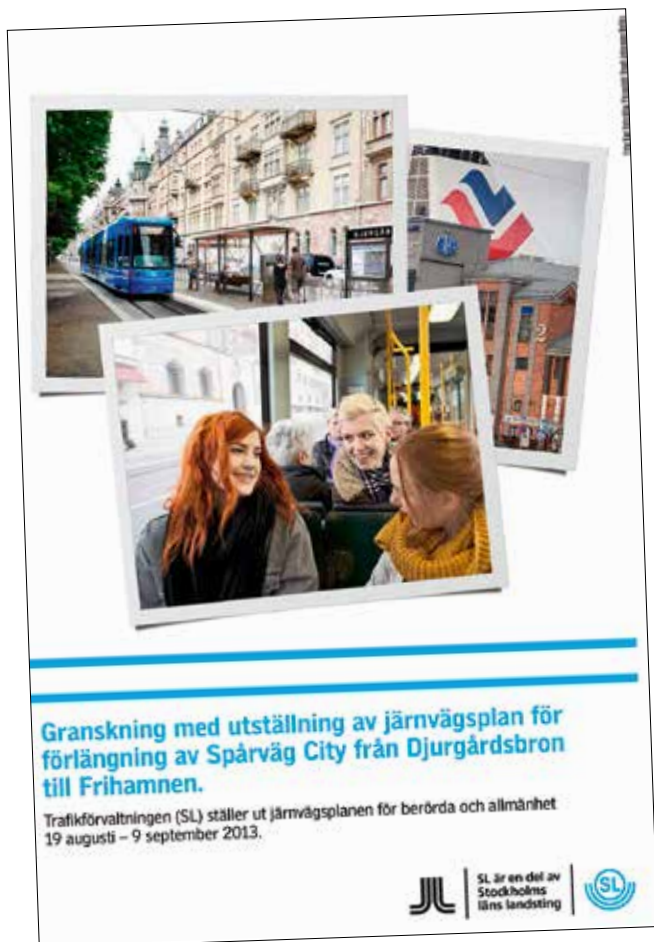
Järnvägsplanen för sträckan Djurgårdsbron–Frihamnen ställdes ut mellan den 19 augusti och den 9 september 2013. Efter utställningen ska länsstyrelsen yttra sig över planen och den ska sedan prövas och slutligen fastställas av Trafikverket.

Innehållet i järnvägsplanen, miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och resultatet av samråd och yttranden ska beaktas under Trafikverkets fastställandeprövning. När järnvägsplanen har vunnit laga kraft får Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting, TF, rätt att bygga spårvägen.

TF planerar även:

- förlängning från Frihamnen till Ropsten
- upprustning och delvis utbyggnad av Lidingöbanan mellan Torsvik och Gåshaga brygga. Arbetet pågår sedan juni 2013.
- förlängning av Spårväg city från Hamngatan fram till T-Centralen och Citybanans kommande pendeltågsstation, Stockholm city.

TF tar fram järnvägsplaner även för dessa delsträckor. Dessutom moderniseras och tillgänglighetsanpassas för närvarande befintliga delen av Spårväg city, linje 7.



Det finns mycket informationsmaterial om Spårväg city på Stockholms läns landstings hemsida:
<http://sll.se/sll/templates/NormalPage.aspx?id=63324>

Spårväg till Norra Djurgårdsstaden

Spårväg ska således bli det viktigaste transportmedlet till den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden. Stockholms stads övergripande miljömål för Norra Djurgårdsstaden som "en klimatanpassad och fossilbränslefri stadsdel" anses tala för spårvägs etablering.

Den nya stadsdelen ska år 2030 rymma 12 000 nya bostäder och 35 000 arbetsplatser. Den utbyggda spårvägen beräknas då ha cirka 63 000 resenärer per dygn. Resan mellan city och Frihamnen beräknas ta ungefär en kvart.

Spårväg city har i åtskilliga etapper utretts ett otal gånger. Under åren 2007 till 2010 gjorde dåvarande SL exempelvis en förstudie för sträckan från Västra Kungsholmen (Hornsberg) till Ropsten.

I början av 2011 utfördes även samråd för en järnvägsplan för sträckan Djurgårdsbron–Frihamnen–Ropsten. **Modern Stadstrafik** skrev om denna i nr 2-2011.

Järnvägsplanearbetet har sedan dess dock delats upp i två järnvägsplaner: dels Djurgårdsbron–Frihamnen, vars sträcka således ställdes ut i augusti 2013, dels sträckan Frihamnen–Ropsten vars järnvägsplan kommer att ställas ut vid ett senare tillfälle.

Under 2011 och 2012 arbetade dåvarande SL tillsammans med Stockholms stad som syftade till att finna den slutliga placeringen av spåren och gatuutformningen på sträckan.

SL tog fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och ett förslag till järnvägsplan för sträckan Djurgårdsbron–Frihamnen. MKB:n godkändes formellt av länsstyrelsen 2012 med en godkänd mindre

Texten fortsätter på sidan 22



När buss är det bästa alternativet, kan man ändå köra den som om den vore en spårvagn. Elektrisk buss på egen bana som en spårvagn, hittar vi i Lyon.

Tänk spårvagn – kör e-buss

BRT (Bus Rapid Transit) handlar om att dra nytta av spårvägens framkomlighet och begränsa den negativa sidan av bussens flexibilitet. Hög turtäthet, enkel att använda och attraktiva fordon är andra ingredienser.

Genom att anlägga snabbleder för busstrafiken, t ex som Lundalänken i Lund, vinner bussen många av spårvägens fördelar. Förbättrad framkomlighet ger stor nytta även i mindre städer. Det går snabbt och enkelt att ta i drift.

Vill du öka miljövinsten väljer du en helelektrisk buss som inte har några lokala utsläpp och som sparar upp till 60% av energin.

I franska Lyon bygger man BRT för elektrisk drift och använder då den beprövade trådbussen – den enda bussen som inte behöver lagra energin ombord. Lyon är en förebild med 80% av sin kollektivtrafik elektrisk (tunnelbana, spårväg och trådbuss).

Ny forskning från EU-projektet Trolley pekar på att trådbussen är ekonomiskt lönsam vid en turtäthet på runt 8 minuter.

För mer inspiration, prata direkt med oss! Vi berättar gärna mer om eldriven prioriterad busstrafik.



Åldermansgatan 13, 227 64 Lund
 Barnhusgatan 16, 111 23 Stockholm
 Barnhusgatan 1, 411 02 Göteborg
www.trivector.se/traffic