



Spårväg i Östlig förbindelse utgår från Tvärbanan i Lugnets allé, går i tunnel under Värmdövägen och i en vid sväng under Kvarnholmen och östligaste Djurgården för att åter komma upp i Loudden. Där fortsätter den till Lindarängen, viker norrut via Frihamnen och Värtan till Ropsten, och kopplas till Lidingöbanan. Utbyggnad av Spårväg city från Djurgårdsbron till Lindarängen, röd heldragen linje, blir en naturlig följd. Tillkommande spårvägsträckor till Odenplan och Solna centrum, med koppling till Tvärbanans Solnagren, visas med röd streckad linje. Se vidare i artikeltexten.

Spårväg i Östlig förbindelse:

Spårväg city kan väckas till liv

Intressanta utredningar om kollektivtrafik i Östlig förbindelse i Stockholm har nyligen presenterats av Trafikverket och Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting. Spårväg med koppling

till Tvärbanan vid Sickla udde, vidare till Ropsten genom Norra Djurgårdsstaden är ett alternativ. Samtidigt väcks frågan om Spårväg city till liv, och om många andra spårvägssträckor i staden.

Av Thomas Johansson

Under september presenterade Trafikverket och Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting en intressant rapport

som antyder stora vinster med spårväg i anslutning till den planerade motorvägstunneln under Saltsjön, numera kallad Östlig förbindelse, tidigare Österleden.

Dokumentet finns att ladda ned bland annat på Sverigeförhandlingens hemsida.

Motorvägen i Östlig förbindelse framgår i två tunnelrör, med total längd på cirka



Spårvägen i Östlig förbindelse utgår från Tvärbanans sträckning i Lugnets allé. Den ansluts med växlar i Lugnets allé, både i riktning mot hållplats Sickla kaj och i Båtbyggargatan, i bildens bakgrund, i riktning mot hållplats Sickla udde. Sträckan i Lugnets allé är utformad som spårväg på eget utrymme i vägmitt. Här finns sedan länge ett spårvägsreservat. Utformningen ska motsvara den i Hammarby allé och Lugnets allé.

7,8 kilometer från anslutningspunkten vid Södra länken i Sickla till anslutning till Norra länken i Värtahamnen. Tunnlarna går i berg i en stor sväng österut mellan de båda ändpunkterna. Tidigare planer på en sänktunnel är således inte aktuella.

Intressant är att denna utredning omfattar spårväg på sträckan Sickla–Ropsten, och därmed binder samman Tvärbanan

och Lidingöbanan med planerade Spårväg city. Därmed lyfts den i malpåse placerade spårvägssträckningen Djurgårdsbron–Ropsten åter fram i ljuset.

Spårvägen i Östlig förbindelse utgår från Tvärbanans sträckning i Lugnets allé. Den ansluts med växlar i Lugnets allé både i riktning mot hållplats Sickla kaj och i Båtbyggargatan i riktning mot hållplats Sickla

udde. Sträckan i Lugnets allé är utformad som spårväg på eget utrymme i vägmitt. Där finns sedan en längre tid ett spårvägsreservat. Utformningen motsvarar den i Hammarby allé och Lugnets allé. Spårvagnarna kör här på sikt, som för övrigt i Hammarby sjöstad.

Spårvägen antas gå norrut in i en betongtunnel under Värmdövägen för att därefter fortsätta i en bergtunnel. Här sker också övergång från körning på sikt till körning med signalsäkerhetssystem.

I utredningen nämns att spårvägens tunnelymning i andra änden ligger i gata närmast vattnet i Loudden och när hållplatsen Louddens brygga. Därifrån fortsätter spårvägen i den huvudgata som Stockholms stad diskuterar för området, genom Loudden i riktning mot Lindarängsvägen. Spårvägen går på eget utrymme i vägens mitt. Hållplatsen *Ispalatset* placeras centralt i Loudden.

Det framgår vidare att vid korsningen mellan Lindarängsvägen och den planerade nord-sydliga boulevarden genom Norra Djurgårdsstaden anläggs hållplatsen *Lindarängen*. Denna ges tre hållplatslägen, efter korsningen i respektive riktning, vilket möjliggör trafikering i alla relationer. Hållplatsen täcker in bebyggelsen i den södra delen av Frihamnen.

Genom Norra Djurgårdsstaden utnyttjas den tidigare planerade Spårväg city till att även ta hand om spårvägstrafiken genom



Här vid korsningen mellan Lindarängsvägen och den planerade nord-sydliga boulevarden genom Norra Djurgårdsstaden anläggs hållplatsen Lindarängen som får tre hållplatslägen, efter korsningen i respektive riktning, vilket möjliggör trafikering i alla relationer.

Östlig förbindelse. Resor mellan bostäder söder om Saltsjön och arbetsplatser i Norra Djurgårdsstaden är det huvudsakliga resandeunderlaget för kollektivtrafiken i Östlig förbindelse.

Utredningen skriver att norrut från Lindarängen går spårvägen i eget utrymme mitt i den planerade boulevarden. Utformningen kan här antingen vara som grässpår, eller som kollektivtrafikgata som även tillåter trafik med buss. Det senare motsvarar utformningen i Hammarby allé och Lugnets allé.

Hållplatsen Frihamnen betjänar den i framtiden utbyggda färjeterminalen på Frihamnspiren och ny bebyggelse i Frihamnen. Hållplatsen Tegeludden betjänar befintlig och ny bebyggelse i Södra Värtahamnen.

Separerad busstrafik

Nu följer ett särskilt intressant avsnitt: Utredningen nämner att vid tät trafikering i boulevarden är det önskvärt att separera spårvagnar och bussar för att kunna garantera kollektivtrafik med god framkomlighet.

Anledningen sägs vara att om spårväg byggs i Östlig förbindelse, men om länken Djurgårdsbron–Lindarängen inom Spårväg city inte byggs, då blir följden att tät busstrafik krävs mellan de centrala delarna av innerstaden och Norra Djurgårdsstaden och att separata busstråk måste ordnas genom Norra Djurgårdsstaden.

Detta innebär att busstrafiken måste ledas på andra gator genom Frihamnen och Värtahamnen, vilket ställer krav på utformningen av dessa gator.

Alternativt måste boulevarden breddas för att rymma separata körfält för såväl spårvagn, buss som bil.

Detta kan bli en svårsmält krav som kanske leder till att Spårväg city byggs ut på sträckan, snabbare än hittills förmodat.

Utredningen nämner att inom Valparaisoområdet har framtida kvarters- och gatustruktur ännu inte fastställts. Huvudalternativet är att följa tidigare uppritad sträckning för Spårväg city, i den planerade boulevarden genom området, med en hållplats vid Värtapiren. Denna hållplats betjänar den nya färjeterminalen på Värtapiren, och även ny bebyggelse i Valparaiso.

Alternativ

Utredningen har emellertid studerat en alternativ sträckning som är mycket intressant.

I princip föreslås att norra delen av Tegeluddsvägen förlängs i en rak linje för att kopplas samman med boulevarden. I detta alternativ föreslås att spårvägen dras i Tegeluddsvägen för att nå bytespunkten Gärdets tunnelbanestation. Hållplatsen *Finlandsparken* placeras vid korsningen med



Ungefär här, nära Lindarängen, kan en första etapp av Spårväg city få ändhållplats, i avvaktan på fortsatt utbyggnad genom Norra Djurgårdsstaden och koppling med Tvärbanan genom Östlig förbindelse.

Värtavägen som föreslås förlängas norrut mot den nya bebyggelsen i Valparaiso.

Spårvägen mot Ropsten fortsätter i denna sträckning medan en möjlig spårväg mot Odenplan fortsätter västerut i Tegeluddsvägen.

Hållplatsen Finlandsparken ges i detta alternativ tre hållplatslägen, efter korsningen i respektive riktning, vilket möjliggör trafikering i alla relationer. Hållplatsen täcker in områden med många arbetsplatser i norra delen av Gärdet och skapar en bytespunkt med tunnelbanan.

Tegeluddsvägen är bred med två körfält i vardera riktningen och en bred mittremsa. Trafikmängderna har enligt utredningen

minskat sedan Norra länken öppnades. Spårvägen kan därför förläggas på eget utrymme i vägens mitt.

I detta alternativ dras spårvägen från hållplats Finlandsparken i en förlängning av Värtavägen fram till en hållplats vid *Värtapiren*. Genom Valparaisoområdet förläggas spårvägen på eget utrymme i vägens mitt.

Norr om hållplats Värtapiren sträcker sig spårvägen längs Norra hamnvägens östra sida, på mark som tidigare var banvall för Stockholm–Värtans järnväg. Spårvägen ansluter till en ny hållplats i Ropsten.

Ropsten är bytespunkt med tunnelbanan, samt med bussar mot Lidingö. Norr om hållplatsen ansluter spårvägen till Lilla



Om utredningens alternativ med spårväg i Tegeluddsvägen förverkligas kan spårvagnar åter svänga därifrån in på Lidingövägen, som på denna bild från den 5 maj 1967, när ett mustangtåg just lämnar uppställningsspåret i korsningen för att ta ombord passagerare som besökt evenemang i närbelägna Kungliga Tennishallen. Dåvarande Philipshuset syns till höger i bakgrunden. Tunnelbaneviadukten över Lidingövägen är under byggnad.



Norr om hållplats Värtapiren sträcker sig spårvägen längs Norra hamnvägens östra sida, på mark som tidigare var banvall för Stockholm-Värtans järnväg. Spårvägen ansluter till en ny hållplats i Ropsten.

Norra länken, som öppnades 2014-15, har minskat trafiken i Lidingövägen och spårvägen kan därför anläggas på eget utrymme i vägens mitt. Hållplatser föreslås vid Storängsvägen och Fiskartorpsvägen,

Lidingöbron som planeras byggas 2017 till 2020. Därmed skapas anslutning från Tvärbanan och Spårväg city mot Lidingöbanan.

det avsnitt som kallas "utblick". Avsnittet studerar ett system med nya spårvägs-länkar, exempelvis till Nacka centrum via Saltsjöbanan, till Älvsjö med möjlig sammankoppling med Spårväg syd, samt till Odenplan och vidare till Solna centrum, vilket möjliggör vidare trafikering på Tvärbanan till Sundbyberg.

Utredningen utgår från befintliga och redan beslutade spårvägar i Stockholmsregionen. Pågående eller planerade utbyggnader är Sickla udde till Sickla station, Norra Ulvsunda till Helenelund och Kungsträdgården till T-Centralen.

Spårväg city på sträckan Djurgårdsbron till Ropsten via Lindarängen är beslutad

Möjliga kopplingar

Ännu mer intressant, och inspirerande, är



MANUFACTURER OF THE YEAR



TWIST

pesa.pl

marketing@pesa.pl



Lidingövägen var starkt trafikerad redan för 50 år sedan. Spårvagn i kö på väg mot centrum. Idag har trafiken minskat som en följd av att Norra länken har öppnats. Nu finns plats för spårväg på reserverat utrymme.



Mellan Odengatan och Hakberget fanns fram till 1967 spårvägstrafik i ett reserverat utrymme, som till stor del finns kvar, nu delvis i form av bilparkering. Reservatet skulle åter kunna användas för spårväg.



I utredningen framhålls att i Valhallavägen kan spårvägens sträckning från före 1967 eventuellt återanvändas, vilket sannolikt innebär att behovet av att flytta ledningar i marken blir litet. Här syns reservatet som en trädfri zon i snötäcket, dock intill Fältöversten.



I Odengatan kan befintliga kollektivtrafikkörfält utnyttjas. Spårvägen går i eget utrymme i gatans mitt. Hållplatser föreslås vid Birger Jarls-gatan och Sveavägen samt vid Odenplan.

men har för tillfället oklar tidsplan, som det uttrycks i utredningen. Däremot förut-sätter utredningen att sträckan Djurgårds-bron–Lindarängsvägen byggs enligt påber-jad järnvägsplan.

En förlängning av Tvärbanan i Östlig för-bindelse från Sickla udde till Ropsten kan ge systemeffekter genom att Tvärbanan kopplas till angränsande spårssystem som Lidingöbanan, Spårväg city, Spårväg syd och Saltsjöbanan, framhålls.

Det möjliggör samutnyttjande av depåer och serviceanläggningar samt att befintlig infrastruktur utnyttjas bättre, är några av argumenten.

Om banor kopplas samman uppstår be-hov av åtgärder i infrastrukturen. Följande har identifierats i utredningen:

- Lidingöbanan: Annan typ av ATC-sys-tem
- Spårväg city: Förlängning av hållplatser
- Saltsjöbanan: Åtgärder på gemensam sträcka och hållplatser vid Nacka station och Finntorp. Eventuella skillnader i ATC-system. Synkronisering av trafiksäkerhets-instruktioner.

Mot Solna centrum

Den studerade spårvägen Finlandsparken–Odenplan–Solna centrum sluter tvärbane-ringen i norr.

I Valhallavägen kan spårvägens sträck-ning från före 1967 eventuellt återanvändas, vilket sannolikt innebär att behovet av att flytta ledningar i marken blir litet, läser man i utredningen.

Hållplatsen vid Finlandsparken utformas för att tillåta trafik i alla riktningar. Spår-vägen går västerut i Tegeluddsvägen och vidare i Lidingövägen fram till Valhallavä-gen. Norra länken öppnade 2014-15 vilket har minskat trafiken i Lidingövägen och spårvägen kan därmed anläggas på eget utrymme i vägens mitt, sannolikt gemensamt med buss.

Hållplatser föreslås vid *Storängsvägen* och *Fiskartorpsvägen*, för att täcka in be-fintlig bebyggelse på Gärdet och i Norra Djurgården.

Spårvägen fortsätter i Valhallavägen, med en hållplats vid *Tekniska högskolan* som är en viktig målpunkt och en bytespunkt med tunnelbanan. Hållplatsen placeras vid

bussterminalen. Spårvägen fortsätter i Val-hallavägen och vidare in i Odengatan som den följer fram till Torsgatan, sannolikt ge-mensamt med buss, framgår vidare.

I Odengatan kan befintliga kollektivtra-fikkörfält utnyttjas. Spårvägen går i eget utrymme i gatans mitt. Hållplatser föreslås i anslutning till *Birger Jarls-gatan* och *Svea-vägen* samt vid *Odenplan*. Odenplan blir en viktig knutpunkt med pendeltåg, tun-nelbana och eventuellt Roslagsbanan.

Spårvägen fortsätter i Odengatan och svänger in på Torsgatan norrut. En håll-plats föreslås mellan *Sankt Eriksgatan* och *Karlbergsvägen*, vilket möjliggör byte vid Sankt Erikspans tunnelbanestation.

Sträckningen Odenplan–Solna centrum utredes för övrigt 2013.

Spårvägen fortsätter i Torsgatan och Sol-navägen genom den nya bebyggelsen i Ha-gastaden. En hållplats anläggs vid *Haga-plan* i anslutning till Nya Karolinska Solna och Karolinska institutet. En hållplats före-slås även vid *Tomtebodavägen*, vilken täcker in de nordvästra delarna av Hagastaden.

För spårväg mellan Odenplan och Solna