

Tvärbanan åter i trafik:

Nystart med förlängning



På Uddvägen i Nacka kommun ligger Tvärbanans nya spår i gräs, vilket ger ett trevligt intryck och dessutom sänker bullret, både inne i och utanför spårvagnarna.

Nu är Tvärbanan i Stockholm förlängd, renoverad och har fått tre nya vändspår. Dessutom har ett nytt signalsystem installerats så att det tidigare vagnbytet i Alvik inte längre krävs. Det har

varit stora arbeten under avstängningstidens sex månader. Passagerarna återvänder nu till Tvärbanan, som efter återstarten trafikeras i 7,5-minuterstakt under större delen av trafikdygnet.

Av Thomas Johansson

I **Modern Stadstrafik** nr 3-2017 berättade vi om den just då inledda avstängningen av Tvärbanan i Stockholm.

Avstängningen genomfördes av flera skäl. Det viktigaste var att ett nytt signalsystem skulle kunna installeras på hela banan. Det nya signalsystemet var en förutsättning för genomgående trafik i Alvik, varvid det tidigare tvingande spårvagnsbytet där skulle kunna upphöra.

– Vidare var syftet med avstängningen att genomföra flera olika arbeten som skulle göra det möjligt att köra tätare trafik, dessutom att genomföra normalt underhållsarbete över hela anläggningen, förklarar *Claes Englund*, som har varit ansvarig för samordnad tidsplanering i projektet som kallas ”Trafikavstängning 2017”.

Han tillägger att hans uppgift i projektet i princip var att ta reda på när man kunde

göra vad. Den 25 mars upphörde spårvagnstrafiken på sträckan Sickla udde–Alvik, medan Solnagrenen fortsatte i trafik. Bussar, linje 22B, ersatte på sträckan Sickla udde–Thorildsplan.

Solnagrenen stängdes sex veckor under tiden 23 juni till 5 augusti, då den återstartade på sträckan Stora Essingen–Solna station.

Söndagen den 1 oktober var det premiär-



Efter avslutad ombyggnad har hållplats Alviks strand nu ett vändspår och två nya plattformar. De gamla träplattformarna har ersatts.



Claes Englund har varit ansvarig för samordnad tidsplanering i projektet "Trafikavstängning 2017".



Mellan hållplatserna Årstaberg och Årstafältet finns nu ett vändspår.



Björn Svensson har arbetat som avstängningsledare i projektet "Trafikavstängning 2017".

körning för allmänheten på sträckan mellan Gullmarsplan och Sickla, vilket innebar att nya förlängningen Sickla udde-Sickla öppnades för passagerartrafik. Måndagen 2 oktober startade trafiken på hela Tvärbanan på allvar.

Claes Englund berättar vidare att under avstängningsperioden har det byggts tre vändspår, vid Alviks strand, mellan Årstaberg och Årstafältet och strax öster om hållplats Mårtensdal.

Alla vändspåren är byggda för vändning av tåg norrifrån, med själva vändspåret placerat mellan de ordinarie trafikspåren, med gångbrygga intill för personalen. Väx-

lar för in- och utfart söderifrån finns inte.

– Vid Alviks strand tog vi dessutom bort den gamla träplattformen, så där finns nu två nya plattformar i väsentligt solidare material. Det var många av dem som bor i närheten som tackade för att det blev en riktig hållplats.

Björn Svensson, som arbetat som avstängningsledare i projektet, berättar att i Gröndal byttes spår på flera sträckor. Anledningen var dels att rälerarna var slitna efter 17 års intensiv trafik, dels att de inte låg stadigt i gatukroppen.

– Vi hade så kallat pumpande spår där, således att spåren fjädrade undan alltför

mycket när spårvagnarna passerade. Han tillägger att det nu har använts flera olika spårbyggnadsprinciper utmed anläggningen, främst beroende på hur undergrunden är beskaffad.

Att i princip hela Hammarby sjöstad är byggd på gammal sjöbotten (Hammarby sjö) är säkert bekant. Där är fast mark att finna först tämligen långt ned i den mjuka undergrunden.

Claes Englund fortsätter:

– Vid Liljeholmen breddade vi plattformen på norrspåret, alltså i riktning Solna station. Där var det tidigare mycket trångt när avstigande och påstigande passagerare möttes. Nu finns oceaner med plats!

Det nödvändiga utrymmet skapades genom att flytta gatan som löper parallellt, vilket medförde att en stödmur mot parkmarken intill också fick flyttas.

– Också vid Årstaberg skapade vi bättre utrymme vid plattformen, främst på söderspår, intill Årstabergsvägen, med bättre trappförbindelse upp till busshållplatsen: Vi snyggade i princip till hela anläggningen.

På raksträckan mellan Årstaberg och Årstafältet har som nämnts ett vändspår byggts.

Strax före hållplats Valla torg, sett från Årstafältet har ny övergångsväxel lagts in, flyttad från sträckan mellan Årstaberg och Årstafältet.

Här intill har det också pålats i marken parallellt med banan, med syfte att undvika att markvibrationer når de intilliggande husen som nu är under byggnad.

Nya gång- och cykelpassager

Mellan Valla torg och Linde har två passager för gång- och cykeltrafik byggts under banan. De har fått namnen Ormlången respektive Sävlången. Syftet med dessa är att skapa goda förutsättningar för att koppla ihop bebyggelsen på båda sidor om Tvärbanan i detta område där det just nu byggs många nya bostäder.

– En av passagerna är dessutom extra bred, omkring 20 meter, som inbjudande anslutning till en kommande park, tillägger Björn Svensson.

Dessa passager har tillkommit på initiativ av Stockholms stad och ingår egentligen inte i de inledningsvis nämnda syftena med avstängningsarbetena. Däremot var det så klart lämpligt att utföra dem just under den aktuella tidsperioden.

Intressant är också att flera nya så kallade teknikhus har uppförts utmed banan – i en byggnadsstil som ansluter till den som präglar de byggnader som kom till när Tvärbanan (då ännu ”Snabbspårvägen”) byggdes under sent 1990-tal.

Vi fortsätter vår resa söderut på Tvärbanan och har kommit ned i Hammarby sjöstad.

Från Mårtensdal och till strax bortom hållplats Luma har det varit mycket stora arbeten. Det största av dem var att anlägga vändspåret, men även spårbyten vid hållplats Mårtensdal, i den så kallade Adidas-kurvan, således infarten till Lumaparken, och själva hållplats Luma var också omfattande.

Vid hållplats Luma lades slipersspår på makadam, varefter armering mellan och



Vid Liljeholmen breddades plattformen på norrspåret, i riktning Solna station. Där var det tidigare mycket trångt när avstigande och påstigande passagerare trängdes.



Vid hållplats Årstaberg skapades bättre utrymme vid plattformen, främst på söderspår, intill Årstabergsvägen, med bättre trappförbindelse upp till busshållplatsen.



Nya så kallade teknikhus har uppförts utmed banan, i samma stil som de byggnader som restes när Tvärbanan byggdes under sent 1990-tal. Nytt hus till vänster i bild, här vid Årstaberg.



Från Mårtensdal och till strax bortom hållplats Luma var det mycket stora arbeten. Det största av dem var att anlägga vändspåret, liksom spårbyten vid hållplatserna Mårtensdal och Luma.



Nya vändspåret i Hammarby allé mellan hållplats Mårtensdal och Lumaparken. Notera de båda spårspärrarna närmast. Se också bild på sidan 16.



Nylagt slipersspår i kurvan ut från hållplats Luma, den så kallade Adidaskurvan, efter butiken i närheten med produkter med samma namn.



Rätt fordon på rätt plats

För en bekväm och attraktiv resa ska kollektivtrafiken erbjuda gott om plats och avgångar var 5:e till 12:e minut. Dessa förutsättningar, tillsammans med antalet förväntade resenärer, ger automatiskt den mest lämpliga storleken på fordonet.

Det är inte bara valet av storlek på fordonet som är viktigt. Framdrivningssätt är även en central fråga. Idag kan du välja mellan diesel, gas, etanol och elektricitet.

Vi ger dig stöd hela vägen att välja rätt fordon på rätt plats, från marknadsanalys till driftsättning av fordonen.

Vi hjälper dig att:

- Definiera kapacitetsbehovet
- Välja rätt storlek på fordonen
- Beskriva lämplig infrastruktur
- Välja lämpligt framdrivningssätt.

Vill du veta mer?

Välkommen att kontakta PG Andersson
pg.andersson@trivector.se, 010-456 56 04.



Lund, Göteborg, Stockholm
www.trivector.se