



Tätskiktsarbetena har pågått i flera år och ska i princip vara klara till årsskiftet, åtminstone på de sträckor som berör den kommande spårvägen. På bilden från den 10 mars 2016 har den nygjutna spårkroppen på Sergels torg just frilagts. Rännorna kommer snart att temporärt fyllas med asfalt på markduk.

**Spårväg city i Stockholm:**

# Snart första spårläggning

**Länge har stråket Hamngatan–Sergels torg–Klarabergsgatan varit ett rörigt arbetsplatsområde i centrala Stockholm. Nu närmar sig tätskiktsarbetena slutet och**

**de första rälerna kan läggas i de sedan lång tid färdiga betongrännorna. Första spårläggning planeras till februari 2018. Allt ska vara klart i tid till årsskiftet 2018-19.**

**Av Thomas Johansson**

**N**u närmar sig den första spårläggningen för förlängningen av Spårväg city från nuvarande ändhållplats Kungsträdgården till Klarabergsgatan.

Tätskiktsarbetena som har pågått flera år på Hamngatan, Sergels torg och Klarabergsgatan ska i princip vara klara till årsskiftet, åtminstone på de sträckor som berör den kommande spårvägen.

– Sträckan kommer att byggas med rälerna i låg profil, modell LK 1, samma som på

Djurgårdsbron. Rälerna kommer att läggas i de betongrännorna som nu börjar bli klara. Rälerna läggs med Edilonteknik i rännorna, säger *Faegh Adelpour* som är teknisk systemstrateg vid Stockholms läns landstings trafikförvaltning, tidigare SL.

Rälprofilen LK 1 väger ungefär lika mycket som konventionell gaturäl, 57,7 kg/m. Det förklaras med att den visserligen är väsentligt lägre, men samtidigt mycket mer kompakt.

Han berättar att för att ytterligare mins-

ka buller och vibrationer i framförallt de lokaler som finns under Sergels torg och Hamngatan har man där under spårets betongkropp lagt så kallad ballastmatta i tjockleken 35 millimeter, mot 25 millimeter på den övriga sträckan.

Hela sträckan byggs således med lågprofilräl, endast 72 mm hög, mot normalt 180 mm. Det gäller även växlar och korsningar på Klarabergsgatan i anslutning till den blivande ändhållplatsen.

Ett litet undantag blir den sista halvme-





På Hamngatan pågår den 21 november 2016 arbeten med tätskiktsrenovering och gjutning av spårkroppar för den blivande spårvägen. Just här var den första ändhållplatsen för Spårväg city belägen. Stora arbeten pågår också i kvarteret som innehåller köptemplet Gallieran till höger.

tern före spårslutet som faktiskt byggs med konventionell rärlprofil 60R2, för att där kunna installera samma typ av diskreta stoppanordningar som finns vid slutet av vändspåret i Hammarby allé och som vi tidigare har visat på bild i **Modern Stadstrafik**. Sådana stoppanordningar finns endast för konventionellt gatuspår.

Bortom spårslutet vid bron över Vasagatan kommer en knappt meterhög betongmur att byggas som ska hindra spårvagnar att fortsätta bortom stoppanordningarna, som inte hindrar en spårvagn som kommer i högre hastighet.

– För att undvika vägfordonstrafik över växelungorna vid kryssväxeln, förlängs det ena paret växelungor så att de kan placeras skyddade vid hållplatsområdet, förklarar Faegh Adelpour.

Det andra paret växlar, närmast bron över Vasagatan, blir i normalt utförande, för där kommer ingen vägtrafik att passera.

Faegh Adelpour berättar att alla komponenter som hör till ett spårvägsspår har fått konstrueras så att de passar in i den låga bygghöjden, exempelvis lådor för avvattning och jordning, liksom växeldriven.

Det blir en så kallad lågpunkt just i korsningen vid kryssväxlarna på Klarabergsgatan. Där kommer åtta avvattningslådor att installeras.

Krysspåren på Klarabergsgatan kommer att monteras på plats och då ha gummiiso-

lering monterad från början. Först därefter gjuts betong kring hela konstruktionen.

Övergångsväxeln på Hamngatan, den som idag används för vändning av spårvagnar, kommer att behållas också i framtiden.

– Den kommer att behövas också i framtiden för vändningar, och dessutom är den komplicerad, så den vill vi behålla.



Faegh Adelpour är teknisk systemstrateg vid Stockholms läns landstings trafikförvaltning, tidigare SL

På Hamngatan kommer den nya sträckan att anslutas till det spår som redan finns där och som byggdes under våren 2010.

Spårvagnar och bussar kommer att få gemensamma hållplatser vid Klarabergsgatan och Hamngatan vid Kungsträdgården.

Hållplatserna blir omkring 60 meter långa för att kunna ta emot både 45-metersspårvagnar och ledbussar på 18 meter.

De byggs med i längsled två skilda plattformhöjder, vilka motsvarar instegshöjder i spårvagnar respektive bussar. Mellan de olika plattformhöjderna finns en ramp.

– Hela spårområdet kommer att ha betong som översta slitlager, således ingen asfalt på toppen, förklarar Faegh Adelpour.

## Första spår februari 2018

Spårläggningen påbörjas i februari 2018 och spårvägstrafiken ska kunna starta i oktober–november samma år, vilket känns som en ganska pressad tidplan.

– Vi räknar med att ha spåren klara i maj, sedan återstår arbeten med hållplatser och kontaktledning, säger Faegh Adelpour, som tillägger att under den kalla årstiden kommer man att arbeta med spåren i uppvärmda tält.

– Betongrännorna är nu fyllda med asfalt som ligger på markduk. Detta tar vi bort och blåstrar rent. Rälerna blåstras och primas så att Edilonmaterialet fäster.





Stoppanordningar av denna typ kommer att installeras bortom uppställnings- och vändspåren på Klarabergsgatan, nära bron över Vasagatan.

Spårläggningen kommer att börja i Hamngatan, vid det befintliga spåret, och successivt fortsätta mot ändhållplatsen.

## Ny hjulprofil

SL och Trafikförvaltningen har länge använt en hjulprofil med 27 mm flänshöjd.

Nu minskas denna till 25 mm i ett första steg och därefter på sikt till 22 mm när alla växlar har byggts om eller ersatts med nya.

Skälet är att vid spårslitage kommer flänsen alltför snabbt att gå ned mot rännans botten, så att det i praktiken blir ett flänsbärande spår, vilket inte är bra.

Slitaget har mest yttrat sig i skarpare kurvor, där urspårningsrisken ökar om inte kontakten mellan hjul och räl sker så som är tänkt.

– Bytet till 22 mm flänshöjd dröjer nog mellan fem och tio år innan alla växlar har bytts. Vi funderar också på att minska hjulringsbredden från 125 till 100 mm, tillägger Faegh Adelpour.

## Nytt grässpår

Han vill gärna framhålla det nya grässpåret som byggdes vid förlängningen av Tvärbanan från Sickla udde till Udde och som vi visade bilder på i förra **Modern Stadstrafik**.

– Det är byggt enligt en beprövad metod, men grässpår är nytt för oss. Byggprincipen gör det möjligt att stoppa spåret vid behov, kanske om tre till fem år.

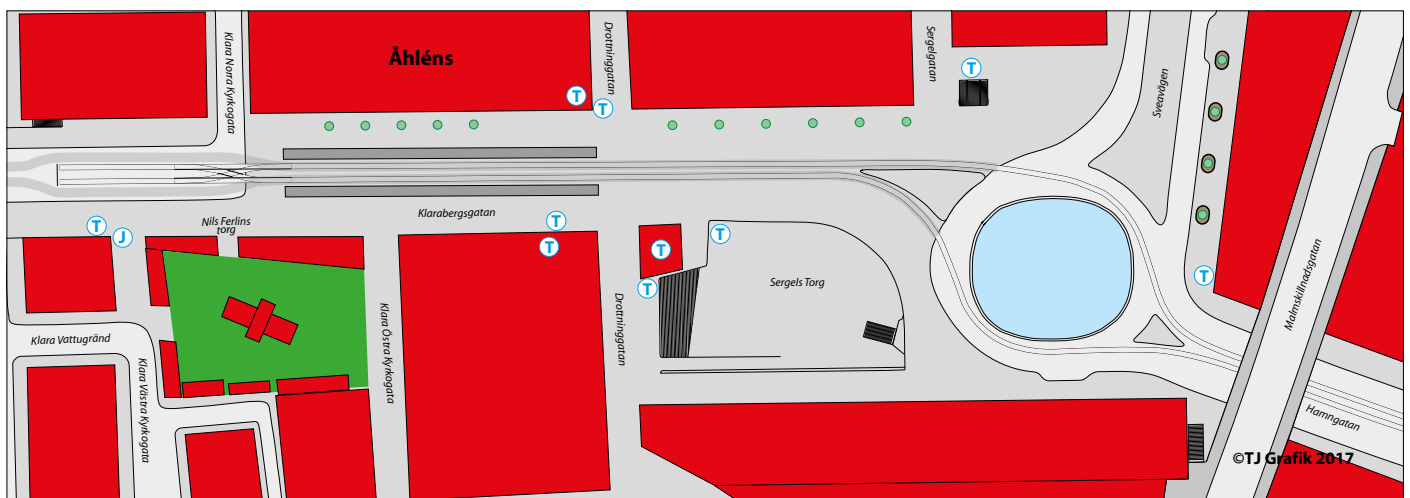


Spår av kommande spårväg på Klarabergsgatan, med urtag i betongen för avvattnings- eller jordläda närmast till höger, den 10 mars 2016.

## Nya Lidingöbron

Så diskuterar vi Lidingöbanan och den nya bron som ska byggas av Lidingö stad, men där landstinget skjuter till medel för att få dubbelspår.

Bron kallas ”Lilla Lidingöbron” och kommer att byggas omkring 45 meter väster om nuvarande spårvägsbro.



Schematisk plan över sträckan för Spårväg city från ursprunglig ändhållplats i Hamngatan, över Sergels torg till ny ändhållplats i Klarabergsgatan vid Åhléns varuhus. Busstrafikens färdväg antyds principiellt med grå markering. Kryssväxeln placeras i mynningen av Klara Norra Kyrkogatan, mitt för Nils Ferlins torg. Växeltungorna för växlar närmast hållplatsen (östra växlar) förlängs för att nå skyddat läge, utan korsande biltrafik.