



Stockholm, den 9 september 2013

Trafikverket
Ärendemottagning
Box 810
781 28 Borlänge

Järnvägsplan Spårväg City Djurgårdsbron – Frihamnen TRV2013/27622

För Djurgårdens Hembygdsförening, som har till syfte att värna om Djurgårdens natur och kultur, utgör frågan om hur detta parkområde, en del av Nationalstadsparken, görs tillgänglig för de många stockholmare och andra nationella och internationella besökare, som söker sig hit för avkoppling och vila eller för besök på någon av områdets många attraktioner. Utformning och sträckning av Spårväg City är eller bör vara av väsentlig betydelse i detta sammanhang. Som framgår nedan måste vi redovisa att vi haft problem med att på ett meningsfullt sätt medverka till en granskning av det utsända materialet. Inledningsvis vill vi emellertid komplettera den omfattande redovisningen av Spårväg City med en uppgift som vi menar hittills inte ägnats någon uppmärksamhet i projektet..

Skapa goda parkeringsmöjligheter vid hållplatser utanför Djurgården

Ett stort problem, som vi uppmärksammat, är de bilar och turistbussar som idag skapar köer och söker sig till otillåtna uppställningsplatser på Djurgården. Vi menar att det på sikt kommer att bli nödvändigt att helt förbjuda bilar och bussar att köra ut på Djurgårdsön. Det blir då önskvärt att i anslutning till spårvägen finna uppställningsplatser utanför Djurgården för dessa fordon. Här borde Spårväg City få en nyckelroll. I vårt samrådsyttrande 2011 om det förslag till utbyggnad som då förelåg och som nu till största delen utvecklats till föreliggande järnvägsplan tog vi upp denna fråga.

Av bl.a. denna anledning föreslog vi en alternativ delsträckning Djurgårdsbron - Radiohuset. Vi såg dessutom andra nackdelar med den sträckning som då som nu föreslagits. Vi pekade på att samordningen med biltrafiken och förväntad ökad cykeltrafik utefter den trånga och kurviga östligaste delen av Strandvägen och vidare genom korsningen Oxenstiernsgatan - Dag Hammarskiölds Väg skulle komma att innebära problem. Vi föreslog därför den alternativa dragningen av spårvägen från Strandvägen uppför Narvavägen och in på Banérgatan fram till Karlavägen, varifrån man kunde anknyta till den av SL föreslagna sträckningen utefter Oxenstiernsgatan mot Valhallavägen.

Med denna sträckning skulle man utöver de trafikmässiga fördelarna som vi tyckte oss se också finna möjligheter att utnyttja de stora källargaragen i kvarteret Garnisonen. Dessa borde på sikt, och åtminstone under helgerna, kunna ställas till förfogande för Djurgårdsbesökare.

I den knapphändiga redovisning av samrådet 2011, som återfinns i det nu aktuella materialet framgår att den av oss föreslagna lösningen tidigare prövats av projektet, men avförts av TU (trafikutskottet?). Huruvida TU i sin hantering av frågan inkluderat den av oss skisserade användningen av Garnisonens källargrage framgår inte, men förefaller knappast troligt. Den av

oss i det tidigare samrådet uppmärksammade frågan om uppställningsplatser för bilar och bussar utanför Djurgården har emellertid vad vi förstår inte tagits upp i hittillsvarande planering. Den är emellertid enligt vår mening av väsentlig betydelse för att medverka till skapandet av en bra miljö på Djurgården och bör därför uppmärksammas i den fortsatta projekteringen.

Det i ett sent projektskede utarbetade samrådsmaterialet är olämpligt för sitt ändamål

Det nu för samråd överlämnade materialet är utomordentligt omfattande och har en mycket hög detaljeringsgrad. Inom projektet har ett stort antal delprojekt genomförts, ofta mycket omfattande och med anlitan av specialistkompetens av hög klass. Samtidigt som detta kan vara av stort värde för det färdiga resultatet, så innebär det stora problem för den som försöker att sätta sig in i den samlade bilden. Även om det varit möjligt att granska projektet i alla dess enskildheter, har det kommit allt för långt på vägen mot genomförande för att det skall vara meningsfullt och realistiskt att i detta skede ifrågasätta dess olika delar.

Det är enligt vår mening tydligt att ett komplext projekt av denna storleksordning som kommit långt på vägen mot genomförande är klart olämpligt att samråda kring. För att vara meningsfulla måste samråd genomföras i ett skede när projekten är påverkbara, dvs under den egentliga tillblivelsen. Ett sådant tillfälle erbjöds för den nu aktuella sträckningen av Spårväg City i de samråd som genomfördes 2011. Det hade varit mer meningsfullt att i stället för nu sammanställt samrådsmaterial genomföra separata redovisningar av de synpunkter som kommit fram under 2011 års samråd. Det kunde då ha varit möjligt att mer i detalj analysera och diskutera vårt alternativa sträckningsförslag.

Mot bakgrund av vår här redovisade uppfattning av villkoren för meningsfulla samråd är det med bestörtning som vi i projektinformationen kring det nyss genomförda samrådet för sträckningen Kungsträdgården - Sergels torg/Centralen funnit uppgiften att den lag som reglerar spårvägsbyggande ändrades i januari detta år (2013) så att kraven på förstudie och järnvägsutredning slopats. Detta måste innebära att även kraven på tidiga samråd slopats, något som torde innebära att alla möjligheter för medborgarna att på ett meningsfullt sätt påverka utformning och dragning av framtida sträckningar av Spårväg City och andra spårvägsprojekt försvinner.

Den Järnvägsplan som presenterats redovisar inte en fullständig bild av projektets konsekvenser.

Den presenterade och godkända järnvägsplanen behandlar inte de omläggningar av gatutrafiken som blir följden av den förändrade spårvägs-sträckningen. Enligt vad vi förstått så åligger denna uppgift Stockholms trafikkontor, där fortfarande vid dagens datum utredningsarbete pågår. Enligt vår uppfattning är det oacceptabelt att inte samtidigt som den aktuella sträckningen presenteras kunna redovisa om den bilist som är på väg från Karlaplan till Djurgårdssta'n och alltså har att svänga till höger vid Strandvägen måste köra runt Nybroplan för att återvända på Strandvägen mot Djurgårdsbron.

För Djurgårdens Hembygdsförening

Joens Sachs
vice ordförande