



AB Storstockholms Lokaltrafik
Spårutbyggnad
Spårväg City
105 73 Stockholm

Samråd ang järnvägsplan, sträckan Djurgårdsbron – Ropsten

Synpunkter på den föreslagna sträckningen

Djurgårdens Hembygdsförening (Dhf) har i yttranden 2008 och 2010 välkomnat spårvagnen till den s.k. Evenemangsparken på Södra Djurgården eftersom den skulle kunna förbättra trafiksituationen i detta starkt trafikbelastade område. I denna anda har vi föreslagit att spåren dras förbi större garage i innerstaden. Rabatterade bilplatser skulle då på helgerna kunna ställas till spårvägsresande Djurgårdsbesökarens förfogande.

Dhf konstaterar att spårens dragning förbi garaget i kv. Garnisonen och den därbredvid placerade hållplatsen vid Radiohuset tekniskt sett relativt enkelt torde möjliggöra en sådan lösning. Dock är inte stopphållplatser i den tidvis relativt starkt trafikerade Oxenstiernsgatan en tillfredsställande lösning för denna redan utan sådan omstigning viktiga målpunkt.

Vi påminner här om vårt förslag till alternativ dragning från Djurgårdsbron hit via Narvavägen, Banérgatan, Karlavägen (Inte Karlaplan, som felaktigt påstås i samrådsredovisningen). Här, nära Radiohuset, innan spåren svänger vidare Oxenstiernsgatan ned mot Valhallavägen, bör finnas flera möjligheter att ordna hållplatser Dessutom undviks på detta sätt förslaget trånga och på flera sätt svåra sträckning på den kurviga, sista delen av Strandvägen utefter Nobelparken (del av Nationalstadsparken) och Israels ambassad, en sträckning som kräver en extra signalreglering på Strandvägens östra del.

Dhf har tidigare påpekat att sträckningen i Nationalstadsparken utefter Lindarängsvägen måste utföras så att inte den obrutna sikten över Gärdets fria yta störs. Att döma av de tvärsektioner som medföljer samrådsförslaget, så bör inte spåren i gatan innebära störningar av siktlinjerna över Gärdet. Värre förhåller det sig med den belysning och de luftledningar som planeras tillkomma, men som inte redovisats i samrådsmaterialet. Av SL's förstudie framgår att det är möjligt att på kortare sträckor undvara luftledningar under förutsättning att spårvagnarna föres med erforderlig utrustning. Dhf vill hävda att det är motiverat att för kommunikationsstråket i denna del av Nationalstadsparken, där fri sikt är av väsentlig betydelse, användningen av icke luftförlagda lösningar för gatubelysning och elförsörjning prövas.

Dhf vill slutligen påpeka att den komplettering av alléerna tvärs över den **nuvarande** cirkulationsplatsen vid Djurgårdsbron som föreslås, inte bör komma till utförande. Dagens Djurgårdsbro planerades mycket medvetet (1895) för att upplevas som en direkt fortsättning av Narvavägen, en av de esplanader som strålar ut från Karlaplan. Kompletteringar på Strandvägen bör alltså inte blockera siktlinjerna över bron i esplanadens förlängning.

Synpunkter på föreslagen utformning av hållplatserna

Dhf konstaterar med tillfredsställelse att utformningen av den nya linjens hållplatser kommer att studeras. Det behövs. De hållplatser som i all hast tillkommit utefter den hittills färdigställda linjen (Kungsträdgården, Nybroplan) bör snarast bytas ut. Eftersom dessa s.k. väderskydd helt saknar vinkelställda väggar, erbjuder de intet eller mycket dåligt vindskydd. Deras uppåt vinklade tak med metallprofiler på undersidan tycks dessutom utgöra utmärkta vattenledare, något som medför att en ansevärd mängd regnvatten droppar rätt ned utefter hela den centralt placerade sittbänken nedanför....

Dhf vill föreslå att man återgår till de på Nybroplan borttagna, något äldre, men fortfarande modernt utformade väderskydd, som nu används vid många av stadens busshållplatser. De kombinerar, enligt vår mening, en estetiskt tilltalande utformning med ett väl fungerande skydd mot såväl vind som väta. Om detta bedöms strida mot idén att den nya Spårväg City's hållplatser skall ges egen identitet, visar all erfarenhet att den utformning som då arbetas fram måste byggas upp och prövas i olika typer av regn och rusk innan den slutligen godkännes för allmän användning utefter spåret.

Stockholm, den 25 mars 2011

Agneta Lundström

Joel Sachs