



Stockholm, den 13 september 2013

Trafikverket  
Ärendemottagning  
Box 810  
781 28 Borlänge

## **Järnvägsplan Spårväg City Djurgårdsbron – Frihamnen TRV2013/27622 Kompletterande synpunkter från Djurgårdens Hembygdsförening**

En genomgång av Spårväg City's sträckning mellan hållplatserna Djurgårdsbron och Radiohuset visar att här medför spårdragningen problem. Den trånga gatusektionen i östligaste delen av Strandvägen medför ingrepp i omkringliggande fastigheter (bl.a. SFV's tomt för Israels ambassad), detta trots att avsteg från normer och anpassningar vidtagits för all annan trafik inom gaturummet. Och då kan ändå mötes- eller trängselproblem komma att uppstå på sträckan. Slutliga lösningar för hur de olika trafikslagen skall nyttja tillgängligt gaturum har ej, enligt ansvarig projektör på Trafikkontoret, vare sig här eller när det gäller en planerad fyrvägskorsning för Strandvägen (2 riktningar), Linnégatan och Dag Hammarskiölds väg, helt klarlagts, ännu mindre beslutats och fastställts..

I den här delen av linjesträckningen uppstår även problem av annan karaktär. Förutom vid Israels ambassad innebär dragningen bergskärning i Nationalstadsparken utefter Oxenstiernsgatan. Utrymmeskraven för spårdragningen i södra Strandvägsallén, helt oaktat att den utgår från att båda trädraderna i allén tillfälligt tas bort under byggtiden för att sedan omplanteras, innebär att den inre trädraden vid återplanteringen flyttas något norrut. Till detta kommer att speciella åtgärder måste tillgripas vid spårvägens passage av Berwaldhallen för att förhindra att spårvägs ljud och vibrationer fortplantas in i hallen och där medför störningar, inte minst när det gäller musikinspelningarna. något som naturligtvis inte kan garanteras, givet en okänd framtida teknikutveckling.

Djurgårdens Hembygdsförening vill hävda att förekomsten av dessa allvarliga och delvis olösliga konflikter medför att man måste söka efter en alternativ sträckning för spårvägen mellan Djurgårdsbron och Radiohuset. Vi vill upprepa vår rekommendation från tidigare samråd att aktualisera den under ett tidigt skede i projektet prövade och då avförda sträckningen; vänstersväng efter hållplatsen vid Djurgårdsbron via Narvavägen – Banérgatan – Karlavägen till Oxenstiernsgatan, där den anknyter till den utställda sträckningen. Alternativt bör även en spårsträckning utefter hela banérgatan upp till Valhallavägen studeras. Vi vet inte på vilka grunder dessa, en gång prövade sträckningar avförts, men det mest troliga torde väl vara att deras något större längd kommit att i förprojekteringsstadiet framstå som onödigt dyrbara i såväl bygg- som driftskedena. Mot bakgrund av ovan relaterade problem för den valda sträckningen bör det finnas starka skäl att åter igen pröva dessa en gång avförda sträckningar med deras, enligt vad vi förstår, betydligt färre och mindre allvarliga konfliktpunkter.

Slutligen vill vi erinra om att även om det i den uppgift som Djurgårdens Hembygdsförening söker fullfölja; att söka minska biltrafiken på Djurgårdsön och i Nationalstadsparken som helhet, menar vi att detta måste göras på ett sätt som tar hänsyn till olika människors villkor, boendeförhållanden, närhet till kollektivtrafik och annan service, mm. Vi har därför svårt att

se försämrade tillgänglighet i form av krångliga kommunikationer mellan Södra Djurgården och staden i övrigt som något positivt på det sätt som framförs i det avsnitt som behandlar samordningen mellan Spårväg Citys dragning och trafikutformningen i övrigt (5.2)<sup>1</sup>. Denna utomordentligt viktiga samordning är, efter vad vi förstår märkligt nog inte något som explicit behandlas i järnvägsplanen. Detta trots att spårvägen, inte minst dess framkomlighetskrav, har stor påverkan på övrig gatutrafik, något som diskussionen här kring sträckningen i Strandvägens östra del visat med stor tydlighet. De förslag till lösningar som presenteras i planbeskrivningen och som utvecklats i samråd med Stockholms Trafikkontor kommer i ett sista skede att fastställas i särskilda av stadens trafikplanerare utarbetade planer.

Den redovisning från planutredningen som illustrerar bilvägarna till och från Djurgården och som återges nedan skall alltså ses som ett förslag, som inom rimliga gränser bör kunna påverkas. Här krävs rimligtvis förbindelser mellan Strandvägens körfält på båda sidor om mittalléerna, utöver de två som planerats enbart för bussar. Vi förutsätter att dessa såväl för Djurgårdsbor som besökare väsentliga frågor kommer att utvecklas i väl planerade samråd med stadsdelsnämnd och berörda intresseorganisationer.

För Djurgårdens Hembygdsförening

Joel Sachs  
vice ordförande



*Bilvägar till och från Djurgården efter spårvägens utbyggnad (Ur Järnvägsplan för Spårväg City, Utställningshandling 2013-08-19 Planbeskrivning, kapitel 5.2 Figur 5.13)*

<sup>1</sup> ”Tillgängligheten till Djurgården för biltrafik minskar i i linje med Trafikkontorets och Kungliga Djurgårdsförvaltningens önskemål om minskad biltrafik på Djurgården” (Ur Planbeskrivning, kap 5.2, sid 59)