

Yttrande om Spårväg City

- Inledning

Nätverket Yimby ställer sig mycket positiv till att spårvägen nu gör sin comeback som ett reguljärt trafikslag i Stockholms innerstad. Vi menar att nedläggningsbeslutet av det gamla spårvägsnätet, som togs i stadskollegiet 1957, var mindre genomtänkt och vi ser framför oss fler spårvagnar i Stockholmsregionen, där Spårväg city utgör en del. Stadsspårväg är ett attraktivt, energieffektivt och miljösamt transportmedel på distanser under 15 km.

Vidare ser vi det som mycket glädjande att man har valt att utöka sträckningen från att vara en benägenhet för i huvudsak besöksnäringen med en sträckning från Centralstationen till Djurgården, till att nu omfatta en avsevärt större sträckning, från Ropsten till Nordvästra Kungsholmen, vilket gör att spårvägen kommer att knyta samman flera stadsdelar med varandra och utnyttjas av fler dagliga resenärer.

- Problem

En nyckelfråga för projektet är den grad av prioritering i gatunätet, både i form av signalfaser och körfält, som spårvägen tilldelas av väghållaren längs med den aktuella sträckan. Samrådsunderlagets beskrivning att banan *i huvudsak* kommer att gå *i blandtrafik* är illabådande. Yimby anser att spårvägen, på grund av sitt mindre krävande utrymmesbehov samt avsevärt större kapacitet i antal resenärer jämfört med annan vägtrafik, måste ges en större tyngd i uppdelningen av gaturummet, inte minst för att spåren kommer att ligga kvar på exakt samma plats under lång tid. Det har visat sig i utvärderingar av innerstadens bussnät att de trafikmässigt mest effektiva sträckningarna är där det finns reserverade körfält i gatans mitt och med hållplatser vid refuger i anslutning till dessa. Förutom Odengatan (mellan Odenplan och Roslagsgatan) samt på Skeppsbron, är det just på den befintliga museispårvägens sträckning mellan Nybroplan och Skansen som detta för den ytburna kollektivtrafiken gynnsamma förhållande råder.

- Förslag

Yimby förordar att spårvägen i så hög utsträckning som möjligt förläggs i gatans mittpunkt, med eller utan reserverade körfält, för att ge gatorna med spårväg en enhetlig struktur som underlättar för andra fordonskategorier. Ingen annan spårplacersprincip kan på samma sätt ge spårväg i gatutrafik samma förutsättningar för god framkomlighet, motverka felparkering på spåren eller inte hindra det utrymme som behövs för angöring av fastigheter längs med trottoarkant. Vi har efter egna observationer på besök i städer, i både Europa och Nordamerika, där nya gatuspårvägar antingen byggts från grunden de senaste 20 åren, eller funnits hela tiden sedan 1800-talet, svårt att tro att det endast är en tillfällighet att den lösningen är så förhärskande.

Längs med Lindhagensgatan ser vi gärna en boulevardlösning med spårvägen i den nu trädplanterade mittsträngen med en gräsbesådd banvall som både minskar buller och höjer den estetiska upplevelsen. På så sett ges också spårvägen ett reserverat utrymme längs en viktig del av sträckningen. Yimby rekommenderar sträckningen längs med Fridhemsgatan.

Vid Sergels torg/Drottninggatan vill vi se saxade mittplattformar anläggas i bägge riktningar, gärna med trapp- eller hissförbindelse ner till tunnelbanans biljetthall om så bedöms möjligt.

Avståndet mellan dagens hållplatser Nybroplan och Norrmalmstorg för buss 47 är orimligt kort. Istället för hållplats vid Norrmalmstorg vill vi se, även här, saxade mittplattformar på Hamngatan mellan Kungsträdgårdsgatan och Regeringsgatan.

Den nuvarande sträckningen för museispårvägen mellan Nybroplan och Skansen, som vi tidigare nämnt, anser vi ska vara oförändrad.

Hållplatserna Nordiska museet/Vasamuseet och Hazeliussporten bör slås samman i ett nytt läge.

Vändslingan vid Waldemarsudde, som går i en brant backe, bör tas bort och ersättas av ett vändspår på platsen. Vi har inga andra synpunkter på den befintliga spåranläggningen.

I det nya stadsområdet Värtan/Frihamnen bör man ge banan en liknande utformning med gräsbesådd banvall som vi föreslagit för Lindhagensgatan.

Det är oklart hur en spårväglösning vid Ropsten är tänkt att gestaltas. En lösning som medger en integrerad koppling mellan Spårväg city, Lidingöbanan och en framtida förlängning av Tvärbanan ser vi som optimal.

Den depå som kommer att krävas för trafiken anser vi bör tydligt integreras med omkringliggande bebyggelse.

Yimby anser också att spårvägen inte enbart bör betraktas som en ren transportlösning, utan också som en motor för en upprustning av gatumiljöns gestaltning längs stora delar av den aktuella sträckan. Betydande synergieffekter torde finnas att låta det utföras i samband med anläggningsbygget.

- Framtida vidareutveckling

Yimby ser potential för stadsspårväg även på andra sträckor i Stockholms innerstad. Närmast tillhands ligger en omvandling av stombusslinje 4 som i dagsläget, enligt Vägverkets statistik, är den mest belastade busslinjen i Sverige med över 60 000 dagliga resenärer. SL:s stamnätsutredning från december 1990 uppskattade en nytto/kostnadskvot för ett stamnät med spårväg till 2,0 - en samhällsekonomisk vinst på 1 krona per satsad krona.

I enlighet med tidigare yttranden från nätverket Yimby till Stockholms stadsbyggnadskontor i samband med exploateringsprojektet i Norra Djurgårdsstaden (se bilaga) så ser vi stor potential i att låta spårväg trafikera den nya stadsdelen.

I den andra änden av Spårväg city vid Lindhagen ser vi också en stor potential i att möjliggöra en framtida vidareutbyggnad som kan gå över Karlbergskanalen och koppla samman Lindhagen med Solna Centrum via Ekelundsvägen och Armégatan. Då en sträckning här till viss del skulle bli parallell med befintlig tunnelbana så är det vid en sådan dragnings viktig att Solna stad och SL samarbetar så att nya stadsutvecklingsområden planeras parallellt med en spårvägsdragnings. Att koppla samman Lindhagen med Solna skulle ge en helt ny stadsskapande möjlighet till både Solna och Lindhagen som dagens tunnelbana inte har förmåga att åstadkomma.

- Övrigt

Vi har inga andra synpunkter utöver det som behandlats ovan och vi önskar SL, Stockholms kommun och den blivande koncessionsinnehavaren lycka till med projektet!

- Om Yimby

Yimby är ett nätverk bestående av drygt 2800 personer, med åsikter över hela det politiska spektrumet som engagerar sig för Stockholms fortsatta utveckling. Det handlar om stadsmässighet, miljö, effektivitet, konkurrenskraft, effektivare kollektivtrafik, större variation inom arkitektur, mer levande gatuliv och mycket mer som förenar oss i önskemålet om att staden skall få vara just stad.

Vi har en hemsida på:

<http://www.yimby.se/>

Kontaktperson för detta yttrande är:

Anders Gardebring
Strindbergsgatan 44
115 31 Stockholm
Epost: anders@yimby.se