



TRAFIKKONTORET

DOK.ID...

38490

15.

Dnr T 2008-330-04093
2012-06-13

Kontaktperson
Kristofer Tengliden
08-5082 6374
kristofer.tengliden@stockholm.se

AB Storstockholms Lokaltrafik
Gabriella Burel
105 73 STOCKHOLM

Östermalms stadsdelsförvaltning
Vaktmästeriet
2012 -06- 19
Dnr: 2012423-1.6.

Spårväg City.

Trafikkontorets granskning av systemhandling spår del 3, daterad 2012-05-10.

Projekt Spårväg City har till staden översänt systemhandling för spårsträckan Strandvägen – Lindarängsvägen för granskning och synpunkter.

Kontoret har genomfört granskningen under maj-juni 2012.
Granskningsyttrande biläggs.

Kontorets sammantagna bedömning är att gatuhandlingarna ännu ej nått den systemhandlingsnivå som gäller för spåranläggningen. Vi föreslår att fortsatta studier av gatuutformning och gestaltning genomförs i samråd med staden innan bygghandlingar för projektet tas fram.

Vi har även delgivit handlingen till Östermalms stadsdelsförvaltning, stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret. De båda försträdda har inkommit med yttranden som biläggs i sin helhet.

Vi står gärna till tjänst om frågor skulle uppkomma med anledning av lämnade synpunkter.

Med vänliga hälsningar

Kristofer Tengliden

Bilagor

Trafikkontorets granskningssynpunkter, 2012-06-13
Granskningssynpunkter från Östermalms stadsdelsförvaltning
Kommentarer från stadsbyggnadskontoret, 2012-06-08

Kop:

Reg1

Sbk 1

Östermalms stadsdelsförvaltning 1

Exploateringskontoret 1

Carl Silfverhielm, SL/Spårväg City, 105 73 STOCKHOLM



Jan-Erik Hollander
010-480 15 20

**Spårväg City. Granskning av systemhandling spår del 3
(2012-05-10). Sträckan Strandvägen - Lindarängsvägen.**

Trafikkontorets granskningssynpunkter.

GENERELLA SYNPUNKTER

1. Handlingens gatuutformningsstudier har inte nått den systemhandlingsnivå som kännetecknar spårdelarna. SL får därför, i samråd med staden, ta fram gatuprogramhandlingar innan byggbehandlingsprojektering påbörjas.
2. Passagen förbi SRT måste verifieras genomförandemässigt med hänsyn till konstruktioner under gatan innan gatu- och spårbyggnadsförslaget på sträckan kan godkännas.
3. Erforderliga planer och avtal skall finnas innan byggnadsarbetena påbörjas.
4. Inledande planarbeten har påbörjats genom parallella arkitektuppdrag för stadsutvecklingsområdena Frihamnen – Loudden. Även anslutningar av ramper mot Östlig förbindelse blir aktuella i området. Detta påverkar spårvägens dragning längs Lindarängsvägen i nu aktuell granskningsetapp varför dess utformning här får diskuteras vidare med staden.
5. Redovisning av gatubelysningsanläggningen har brister varför fortsatta studier behövs. Gatubelysningen är ej särskilt granskad i denna handling.
6. En allmän översyn behöver göras med avseende på ritningarnas läsbarhet; val av linjetyper, komplettering av teckenförklaringar, komplettering med gatunamn och orienteringsfigur (gatuplaner), konnektionslinjer mm. Större symboler för belysnings- och kontaktledningsstolpar efterlyses.
7. En anpassning av handlingen behövs till föreliggande planeringsinriktning (och typlösningssarbete) för hållplatser; delad plattform för buss/spårvagn innebär att ramper i ena änden av hållplatsområdet kan utgå/förkortas.
8. In- och utfarter mot kvartersmark längs sträckan markeras på gatuplanritningarna.
9. Det underlättar granskning och minskar risk för missförstånd om bladindelning och bladnumrering är densamma för alla berörda teknikområden.

PÄRM 1

Flik 1 – Ritningsförteckning och Översiktsplan (ritn. nr SPC-00-101 blad 01)

- Inga synpunkter

Flik 2 – Geoteknik, plan och profil (ritn. nr SPC-12-160 blad 01-10)

- Inga synpunkter

Flik 3 – Kontaktledning, belysning och kanalisation (ritn. nr SPC 15-110 blad 03 -13)

Allmänt

10. Placering av kontaktledningsstolpar med hänsyn till träd, belysnings- och trafiksignalanläggning jämte in- och utfarter får vidarestuderas i kommande gatuprogram- och projekteringsarbeten.
11. På flertal ställen redovisas dubbla stolplägen med text om ”flyttad stolpe?” mm. Detta gör granskningen osäker.
12. Är kanalisationsplanerna samordnade med samlingskartan och ledningssamordningshandlingen?
13. Vakant

Blad 03

14. Längsgående kabelrör (6 st. 110 mm) i mittremsa mln. 1/620 och 1/735 är förlagda alltför nära träd (befintliga och nya i nytt läge).

Blad 04

15. Kontaktledningsstolpe vid 1+970 hamnar endast 3 meter från invik och framtida signalstolpe, samt mindre än 1 meter från kantsten i kurva. Dessutom står samma kontaktledningsstolpe precis i linje med övergångsställe.

Blad 05

16. Kontaktledningsstolpe vid 2+010 kommer att skymma signalstolpe till höger om körbanan på Oxenstiernsgatan i sydlig färdriktning.
17. Kontaktledningsstolpe på östra sidan av Oxenstiernsgatan vid 2/185 kommer nära SRT-underbyggnadsområde (osäker utsträckning).

Blad 06

18. Både kontaktledningsstolpe och träd vid 2+225 kommer att skymma signalstolpe till höger om körbanan på Oxenstiernsgatan norrut. Kontaktledningsstolpen hamnar dessutom endast 2 meter från signalstolpen.
19. Vakant

2012-06-13



Blad 07

20. Kan en slankare och effektivare ktl-bärning ordnas vid rondell Valhallavägen – ex. stolpar mellan eller vid sidan av spår?

Blad 08

- Inga synpunkter

Blad 09

21. Kontaktledningsstolpe vid 2+829 bör om möjligt flyttas längre bort från övergångsställe för att inte riskera att skymma trafiksignal.

Blad 10 – 13

- Inga synpunkter

PÄRM 2

Flik 4 – Plan och profil N-spår (ritn. nr SPC-72-110 blad 01-12)

Allmänt

22. Spårprofiler får vidarestuderas i samråd med staden i samband med fördjupade program – och projekteringsarbeten för gatuutformning och gatuhöjdsättning längs sträckan.

Blad 02

23. Vid beräkning av DTS-utrymmesbehov i den trånga kurvan framför Israeliska ambassaden har förutsatt att rälsförhöjningen är lika som gatuskevningen.

Blad 03 – 12

- Inga synpunkter utöver de allmänna.

Flik 5 – Gatuutformning plan (ritn. nr SPC-11-110 blad 01-12)Allmänt

24. Invik saknas vid nästan samtliga övergångsställen.
25. Träd där skyddsåtgärder krävs för att trädet skall kunna bevaras bör markeras på ritning.
26. All gatubelysning (även som linspänn eller samordnad med ktl-stolpar) bör redovisas på planerna.
27. Platser där helhetsgrepp behöver tas om gestaltningen markeras på ritning. Platser: Djurgårdsbron, Ulrikagatan, Berwaldhallen, Karlavägen/SVT, Valhallavägens cirkulation, Hållplatsområde vid Hakberget
28. Gångbanor bör inte utföras smalare än 2,5 m. där inte särskilda skäl kräver smalare banor (ex. Israeliska).
29. Dubbelriktade cykelbanor längs pendlingsstråk (enligt cykelplanen 2012) bör hålla bredden 3,25 m. Dubbelriktade cykelbanor längs övriga cykelhuvudstråk bör hålla bredden minst 2,5 m. Till ovanstående kommer behov av skyddsremsor som anpassas från fall till fall.
30. Längs hela sträckningen är lösningar för igenkännbarhet och tydlighet viktig för gatuutformningen och hur man som funktionshindrad trafikant beter sig. Det gäller speciellt vid övergångarna men också längs GC- banor. Fällor och placering av signalbox görs enligt typritning.
31. I utformning av kanter vid övergångsställen/refuger bör göras vinkelräta mot varandra, så att det går att ta ut riktning mellan passager av väg eller spårväg.
32. Fram till passagen/övergången måste orienterbarheten vara möjlig. Detta kan göras med artificiella eller naturliga ytor som är tillräckligt kontrasterande både taktilt och visuellt eller på annat igenomtänkt sätt.
33. Sidolutningar längs gångbanor bör ej överskrida 2%.
34. Gatubelysningen är inte komplett och konsekvent redovisad på planerna.
35. Se över mått- och måttkedjeredovisningarna så att alla viktiga mått finns medtagna (inte bara vissa).
36. Fortsatta studier får göras av eventuella fysiska hinder mot vänster- och U-svängande trafik längs spårvägssträckan.

Blad 01

37. Klacken som markerar slut på P-fält i väster längs norra körbanan tas bort (mln. 1/450 och 1/490).
38. Önskvärt med ett nytt träd i 1/429 i södra trädraden, strax väster om bussgenomfarten i mittremsan.
39. Nytt träd i mittraden, 1/440 flyttas något österut för att skapa parallell trädlinje på snedden med övriga trädpar i närområdet.
40. Den mittersta trädraden är flyttad för mycket (ca 2,5 meter). De två översta raderna hamnar för nära varandra. Det kommer att bli problem tekniskt att flytta den mittersta raden så nära den övre raden. Den nya trädgruppen kommer att inkräkta på de befintliga trädens rotsystem. Gångvägen är dessutom flyttad. Ny beläggningsskant kommer att hamna för nära stammarna (gäller både mittenraden samt översta raden). Nya diskussioner måste föras med staden om vad som är en rimlig flytt av den mittersta raden, både utifrån spårvägens behov, tekniskt utförande samt ur stadsbildshänseende.
41. Behov av ramper från plattformar får ses över mot aktuell typlösning för hållplatser buss/spårvagn. Ramper i framkant plattform kan avkortas eller kanske helt utgå.
42. Övergångsställe över Strandvägen väster om Narvavägen-Djurgårdsbron ökas i bredd mht. stor gångtrafik. Den södra delen av samma övergångsställe bör om möjligt flyttas österut – närmre korsningsområdet och cykelbanan breddas något öster om skyddsrefugen för gående.
43. Hela korsningsområdet Strandvägen/Narvavägen/Djurgårdsbron måste ses över gestaltningsmässigt så att en begriplig och vårdad helhet uppnås.
44. Staket/kantsten längs spårområdet norra sida mittför Narvavägen får inte bli till hinder för utryckningstrafik som anländer Narvavägen norrifrån.
45. Formen får ses över för det styrande "gångbaneörat" på utfart från Narvavägen i högersväng mot Strandvägen västerut.
46. Befintlig utfart för cyklar från Narvavägens mittremsa mot gatans västra körbana skall finnas kvar för cyklister som färdas i körbanan Strandvägen västerut.
47. Kontoret förutsätter att inga rörliga växeldelar finns inom gång- och cykelparssager över spår i korsningsområdet.

Blad 02

48. Finns det (med hänsyn till spårvägens svepytor) plats för en signalrefug mellan N-spår N1 och S-spår N1 i Djurgårdsbrons mynning mot Strandvägen södra körbanan?
49. Passagen/övergångstället över Strandvägen (1+620) bör om möjligt göras vinkelrät vilket skulle göra miljön enklare att orientera sig i för personer med synnedsättning och kognitiva svårigheter. Det är viktigt att det finns något att ledas av på ytan mellan spåren (där träden står) för personer med svårigheter att orientera sig.
Nedfasning av kantsten saknas på samma sida som Djurgårdsbron.
50. Passagen för fotgängare vid/över Djurgårdsbron är inte tydlig i sin detaljutformning, ytan för fotgängare mellan körbana, spårvägen och korsande cykelbana är inte optimal (samma sida som Nobelparken) då det blir trångt för svängande cyklister från Djurgården alternativt Narvavägen som ska korsa spårvägen till/från Strandvägen, det innebär att det kommer bli trångt för fotgängare.
51. Den redovisade genomgående kantstenen förbi cykelöverfarten på östra sidan av Djurgårdsbron utgår och cykelöverfarten nivåanpassas mot körbanan.
52. Cykelöverfart markeras ej över Strandvägens norra körbana öster om Narvavägen.
53. Det behövs ett skyddsräcke mellan busshållplats på Strandvägens södra körbana öster om Djurgårdsbron och bakomliggande cykelbana.
54. Den mittersta trädraden är flyttad för mycket (ca 2,5 meter). De två översta raderna hamnar för nära varandra. Alla tre träden i tvärlinjen skall placeras i rät linje.
55. Det östra trädet i mittremsan, 1/730, utsätts för schakter i rotzonen då ny kantsten sätts runt trädet. Åtgärder bör övervägas.
56. Vid spårvägsövergången enbart för fotgängare (1+720) är detaljutformningen viktig. Fotgängare som är rullstolsburna alternativt har en synnedsättning bör klara av att korsa både spårvägsövergång och korsande cykelbana. Denna passage kan bli mycket viktig för de personer som bedömer det för svårt att korsa vid fyrvägs korsningen (Djurgårdsbron/Strandvägen) liksom för de personer som behöver undvika omvägar.
57. Gångbanan vid hushörnet på norra sidan, 1/175, kan smaltas av till 2 meter och 25 cm tillföras cykelbanan på andra sidan av gatan **(medför behov av spårflyttning)**.
58. Markera alla pollare framför Israels ambassad och bredda gångbana och cykelbana så mycket som dessa medger. Gäller även sträckningen väster- och österut på denna sida av gatan.

Blad 03

59. Befintlig kantsten förbi träd i sekt 1/832 är mycket närbelägen trädstammen. Det bör undvikas att sätta om kantstenen i trädets närområde utan här anpassa ny kantsten till den befintliga.
60. Övergångsställe över Ulrikagatan rätas upp. Behov av mittrefug vidarestuderas.
61. Det är lång gångväg i backe på sträckan mellan Storgatan och SRT. Några sittbänkar på vilplansområde vid sidan av gatan behövs för äldre och rörelsehindrade.
62. Vakant.
63. Markera att särskilda skyddsåtgärder behövs vid träd i lilla parkområdet söder om Linnégatan (1/975).

Blad 03A

64. Den stora och svårorienterade ytan för gång och cykel i signalkorsningens S-hörn behöver omstruktureras och gärna krympas till förmån för utökade parkytor söder om. Särskild uppmärksamhet åt punkter där gång- och cykelbana byter plats.
65. Detaljutformningen av gångytor mm. framför Bervaldhallen behöver vidarestuderas utifrån ett tillgänglighetsperspektiv Ytan behöver vara orienterbar utifrån ett antal orienteringspunkter. Rullstolsburna ska kunna förflytta sig i lutningarna på bästa möjliga sätt.
66. Bakkant köryta framför Bervaldhallen är delvis felmarkerad. Kontoret är frågande till vad de extra cirklarna runt två träd vid angöringsytan innebär.
67. Angöringsslingan framför Bervaldhallen skall behålla enkelriktad trafikering lika som dagslägets.
68. Det skall vara försänkta överkörningskantstenar förbi in- och utfarter mot Bervaldhallen jämte igenlagda gatumynningar på södra sidan av Dag Hammarskiölds väg.
69. Det behövs tvärgående varselmarkeringar på gångbanan förbi gatumynningar där genomgående GC-bana föreslås.
70. Det behövs skyddsräcke bakom busskärmtak (skydd mot cykelbanan) på södra sidan av gatan.
71. Bredda den ombyggda cykelbanan framför ambassadbyggnaderna på södra sidan av gatan till 2,5 m. och se över linjeföring och riktningshjälp där gångbanan sidoförflyttas i södra delen av området.
72. Se över höjdförhållanden invid och bakom busshållplats norr om gatan – på Bervaldhallens sida.
73. Övergångsstället söder om Bervaldhallen utformas jämbrett (ej konformat).

Blad 04

74. Träd och ktl-stolpe skymmer signallykta i korset
Linnégatan/Oxenstiernsgatan, NV gathörnet (2/012).
75. Det har blivit en alltför liten skyddsytta för gående (mellan cykelbana och körbana) i östra gathörnet för signalkorset
Linnégatan/Oxenstiernsgatan.
76. GC-banan på östra sidan av Oxenstiernsgatan bör hålla måttet G2,5 + C3,25 (pendlingsstråk).
77. Cykelbanan bör dras förbi skyddsområde för gående vid
övergångsställe (2/160) utan att smälas av.
78. Övergångsställe över norra körbanan (2/163) får ses över genom att
låg plattform ordnas vid busshållplatsdelen. Reglering av passage
över spåren framgår ej av ritningen.
79. Bärighet för underliggande SRT-däckskonstruktion jämte avtal om
gatumarksnyttjande för ovanförliggande ytor krävs innan sträckan
kan godkännas.
80. Det har blivit alltför smal gångbana bakom ktl-stolpe (2/132).
Förslagsvis placeras stolpen istället i bakkant gångbana
81. Trädplacering framför Radiohuset ses över.

Blad 05

82. Träd på östra sidan (2/223) skymmer signallykta och bör tas bort.
83. Ramp till östra hållplatsplattformen kortas av mht. busshållplatshöjd.
84. Norra refugklacken vid ög-ställe söder om SR-utfarten bör göras
bredare.
85. In- och utfart mot SR måste vidarestuderas mht. körspår och
placering av signalstolpar och detektorer.
86. Korsande gångyta förbi SR-infarten är mycket svårorienterad.
Ledstråk saknas. Vidarestuderas.
87. Signalrefug för vänstersvängar norrifrån bör vridas något.
Körfältsmålningen anpassas samtidigt till detta.
88. Lastplatsen norr om SR-utfarten dras in något i ficka för att inte bli
störande för passerande biltrafik.
89. Fasad överfartskantsten vid utfarter och ingenlagda gatukors längs
sträckan. Varselmarkeringar i gångbana före korsande tvärgator och
större in- och utfarter.
90. Cykelbanan längs västra sidan av gatan bör hålla bredden 3,25 m.
(pendlingsstråk).
91. Kontoret förutsätter att visad kontaktledningsstolpe i Karlavägens
myrning (2/247), som kolliderar klockrent med befintligt träd, flyttas
enligt angivelser på kanalisationsritningar.
92. Se över c/c avstånd träd längs västra GC-banan.

Blad 06

93. Utfarten från SVT behöver ses över avseende körspår och kantstenslinje norr härom få linjeföring som inte inbjuder till parkering.
94. Markera lämpliga lägen för in- och utfart för buss i kollfältet.
95. Oxenstiernsgatans västra gatumynning (för trafik i riktning söderut) behöver ses över mht. körspår för dispensfordon. Övergångsställen och gångfällor kan komma att påverkas och gestaltningen på platsen behöver studeras.
96. Platågupp kan övervägas vid övergångsställena över Oxenstiernsgatan.
97. Bakkant gångbana markeras på sträckan norr om TV-huset.
98. Kan gångvägar runt cirkulationen (främst i dess norra del) kortas av?
99. TK är tveksam till lilla gräsytan i spårområdet vid ca 2/560.
100. Cykelbanan från gärdes-hållet behöver vinklas upp till 90 grader före passage av Valhallavägens norra körbanelhalva.
101. Det har blivit "knixiga" cykelbanelösningar i området vid Oxenstiernsgatans anslutning till Valhallavägens cirkulationskörbana.
102. Invik vid övergångsstället över Lindarängsvägen bör placeras närmast Valhallavägen.
103. Ytan innan ramp upp till plattform (2+600) är i minsta laget mellan staketen och vägbana (Speciellt med tanke på svängradie för rullstolsburna, rullatorer och personer med barnvagn). En person med rullstol ska kunna ändra riktning oavsett vägval till plattform eller passage över gata. Denna yta bör ses över vid alla plattformar enligt förslag för typritning för hållplatsområden.
104. TK förordar ur gestaltningssynpunkt det västra läget för teknikhus. Byggnaden bör omformas i längd/bredd så att dess fasad längs Oxenstiernsgatan kommer i liv med TV-byggnaden.
105. Rondellytan bör planteras med 6 st. träd (som i dagsläget).
106. Platsbildningens gestaltning vid Lindarängsvägens möte med Valhallavägen behöver ses över.

Blad 07

107. Räcken vid östra delen av hållplatsområdet bör förlängas för att hindra gående från att försätta österut på gatans södra sida.
108. Nytt förslag finns för utformning av tomtmark/GC-väg framför Tre Vapen 2 vilket bör inarbetas i handlingen.
109. GC-bana framför Tre Vapen 2 och österut bör ha breddmått G2,5 m. C 3.25 m (pendlingsstråk).
110. Kan fler träd placeras i skiljeremsa mellan cykelbana och körbana i kurvan?
111. Gatuhöjningen framför infartsväg till Filmhuset behöver profilredovisas.
112. Korsande gång- och cykelvägar över infarten, liksom placering av gräns för upphöjt korsningsområde, behöver vidarestuderas så att

2012-06-13



en större tydlighet uppnås. Platsbildningen behöver också
gestaltningsmässigt studium.

Blad 08

113. Mynningsbreddning för GC-väg mot övergångsstället (Greve v. Essens väg) kan utgå.
114. Gångbana längs Lindarängsvägen rivs och placeras istället i nytt läge samordnat med cykelvägen norr om. Mått för ny GC-väg; G 2,5 m. C 3,0 m.
115. Linjemarkering saknas för bakkant sidoområde 2m. mellan körbana och spårområde.
116. Belysningsstolpar saknas längs sträckan

Blad 09

117. Samförlagd G+C över Gärdesmarken borde underlätta utformningen av passagen över Sandhamnsgatan. Undersök om inte mittrefug kan placeras närmre Lindarängsvägen för att förkorta gångvägarna.
118. Det har blivit väl sned linjeföring för Lindarängsvägen förbi korset med Sandhamnsgatan. Undersök om inte hållplatsområdet kan skjutas längre söderut och bättre anpassas till gatulinjen.
119. Vid busshållplatsen (Sandhamnsgatan, 3+120) måste fotgängare korsa cykelbanan. Här kommer troligen cyklister att komma i höga farter därför är det viktigt att ytan är orienterbar och därmed tydlig för personer med orienteringssvårigheter.

Blad 10

120. GC-bana förbi Stettin 6 och 7 skall hålla bredden; G2,5 och C3,25 (pendlingsstråk). Anslutning till planerade GC-banor längs Tegeluudsvägen bör redovisas.
121. Hela gatuutformningen på sträckan framför Stettin 6 o. 7 behöver ses över och anpassas till ny detaljplan för fastigheten.
122. Utformning av plattformsområde (bredder och förläggning) behöver anpassas till gatuutformningen i området. På sikt kan större trafikytor behövas i korset med Tegeluudsvägen.
123. Inför tydligare gränsmarkeringar för Eko-område klass 3, gatumarksområde enl. dpl. och gräns för nationalstadspark.
124. Förslag till ny gatubelysning förbi kv. Haifa får tas fram.
125. Mycket smal körbana för Lindarängsvägen förbi kv. Haifa. Undersök om inte spårområde kan flyttas längre från gatan eller göras 6,6 m, som för sträckan längre söderut över gärdesmarken, utan att hota någon viktig gränslinje.
126. In- och utfart till Borgen mittför Tegeluudsvägen är inte möjlig att ordna utan stora gatubreddningar då korset signalregleras.

Blad 11

127. Visad ny infart mot OMX godtas inte så länge spårtrafik kvarliggertill Loudden. Tills vidare bör dagens samordnade infart öster om Haifa kvarligga.
128. Nybyggd GC-bana i området bör hålla måttet G2,5 + C 2,5 om inte särskilda skäl finns häremot (tex. förbi kv. Haifa).
129. GC-överfart över infartsväg till OMX och Haifa bör förläggas direkt invid Lindarängsvägens körbana. Om möjligt utförs GC-banan genomgående förbi anslutande tvärgata.
130. Inför tydligare gränsmarkeringar för Eko-område klass 3, gatumarksområde enl. dpl. och gräns för nationalstadspark.

Blad 12

131. Inför tydligare gränsmarkeringar för Eko-område klass 3, gatumarksområde enl. dpl, gräns för nationalstadspark.

Flik 6 – Ledningssamordning plan (ritn. nr SPC-00-130 blad 01-14)

Allmänt

132. Ritningarna är svårlästa och inte försedda med redovisning av gatubyggnadsprojektet. Det går därför inte att bedöma hur ledningslägen påverkar gatuutformning, flyttade eller borttagna träd, stolpar med fundament för kontaktledningar och gatubelysning jämte signalstolpar (med kanalisation). Handlingen duger inte som verifikation på att föreslagna åtgärder inom gatumark är genomförbara. Troligtvis får övergång till ritningsskala 1:200 ske och en förnyad granskning får göras då kompletteringar införts och förslag till åtgärder vid konflikter utarbetats.
133. Det verkar även saknas lägen för kanalisation för spårvägens behov av ledningsnät.
134. Förslag till omläggning av befintliga ledningar till följd av projektet verkar ännu inte vara inarbetade vilket gör att handlingen ännu inte kan benämnas "ledningssamordningshandling".
135. Kontaktledningsstolpar verkar inte avstämda mot ledningsnätet genom att de krockar både här och där. Ktl-stolpar saknas från Sandhamsgatan och framåt.
136. Belysningsstolparnas placering stämmer ej med gatuutformningsritningarna. Sitter mitt ute i gatan ibland och på vissa ställen saknas belysning på gatuutformningen. Måste samordnas.

Blad 05

137. För Dag Hammarskjölds väg redovisas undantagsvis ny gatuutformning men här saknas å andra sidan redovisning av allt ledningsnät i gatan.

Blad 13

138. Föreslagen spont mellan spår och Lindarängsvägen saknas på ritningen. Kommer i konflikt med korsande ledningsstråk, bl.a. stor fjärrvärmeledning.

Flik 7 – Trädplan

Saknas i utsänd granskningshandling.

Flik 8 – Höjdsättningsplan Linnégatan/Strandvägen (ritn. nr SPC-72-220 onummerat blad)

139. Ritningen är ett bra första utspel för att tydliggöra spårvägsprojektets behov av kompletterande gatuhandlingar. Frågor som bör vidarestuderas i fortsatt arbete är.
- Gångbanelutningar; bakåtfall förekommer vilket kräver brunnar i bakkant gångbana. Stora tvärlutningar bör undvikas med hänsyn till tillgänglighet.
 - Körbanan i färdriktning mot Valhallavägen är utåtskevad.
 - Det har blivit alltför höga kanter vid gång- och cykelpassager.
 - Misstänkt låg bef. höjd i hörnet av skärmtak vid Bervaldhallen.
 - Stora höjdskillnader mellan norra körbanan och angränsande spår i områdets södra del.
 - Redovisning efterlyses av hur gatuhöjningen påverkar kvartersmark så att förslag till åtgärder kan utarbetas.
 - Gestaltning och markbehandling måste studeras för den lilla parkytan i hörnet Linnégatan/Strandvägen för att bedöma inträngens och nivåförändringarnas storlek och vilka åtgärder som kan vara lämpliga.

Flik 9 – Tvärsektioner (ritn. nr SPC-00-370 blad 01-17)

Allmänt

140. Det verkar som om spårområdet är upphöjt i förhållande till gatans körbanor. Får diskuteras vidare med staden med hänsyn till drift och underhåll av gatuytorna.

Tvärsektionerna är i övrigt inte granskade i denna omgång.

Flik 10 – Normalsektioner (ritn. nr SPC-00-300 blad 01-03)

- 141. Det saknas normalsektion vid hållplats.
- 142. Det saknas angivelser av materialval i tabellerna.
- 143. Normalsektionerna får breddas väsentligt i breddled så att även angränsande kör- och GC-yltor kommer med.
- 144. Vägbyggnadskonstruktionen för spårområde och angränsande trafikytor dimensioneras enligt Teknisk Handbok. Beläggingsmaterial enligt gestaltningsprogram.
- 145. Normalsektion genom Strandvägens mittremsa stämmer inte överens med det flyttade trädläget. Förnyade studier av utförande får diskuteras i samband med att trädlinjen fastläggs i samråd med staden.

Sent inkommet yttrande från Tom Ekman:

146. Synlig spont mellan sektionerna 3/400 och 3/500 är ingen tilltalande lösning. Sponten bör få en krönbalk av platsgjuten betong i stående brädform som döljer sponten ovan mark. Sidan mot körbanan armeras med rostfri armering. Dimensionering enligt teknisk handbok för krönbalk och räcke. Räcke bör finnas på krönbalk som fallskydd för banpersonalen.
147. En låg kallmur är inritad vid gångbana vid sekt 1/930. En betongmur är bättre ur skötselsynpunkt.
148. Gångkulvert vid Svt/SR är troligen en del av skyddsobjekten på platsen och bör inte redovisas på ritningarna.
149. Befintlig kallmur i sektion 2/130 är inte lätt att upptäcka. Tveksamt om ny bergskärning kommer att innehålla en ravin vikelrätt mot gatan så att en kallmur är motiverat. Förslagsvis förses ritning med beskrivningstexten; "Tätsömborrning". Om behov av mur uppkommer kan istället en liten betongmur övervägas.
150. Räcken och stängsel behöver detaljprojekteras så att materialkvaliteter, montagedetaljer och rostskydd kan granskas.
151. Stödmur i sektionerna 3/250, 3/270 och 3/290 bör vara platsgjuten i stående brädform med mur och rostskyddat räcke behandlat enligt Teknisk Handbok.

SLUT



KOMMENTARER PÅ GRANSKNINGSHANDLING

SBK tycker att det är positivt att Spårväg City genomförs i ett tidigt skede i relation till planerad stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden. Samtidigt finns i dagsläget en rad osäkerheter i planeringsförutsättningarna för just detta område, och SBK framför här några kommentarer på granskningshandlingen utifrån både detta perspektiv samt generellt för hela sträckningen, från Djurgårdsbron till Frihamnen.

Generellt är detaljplanegränser och gräns för nationalstadspark otydligt redovisade i ritningsmaterialet vilket gör det svårt att avgöra hur spårvägsdragningen eller gång- och cykelbanor förhåller sig till plangränserna. Om det vore möjligt att på ett tydligare sätt redovisa dessa gränser i materialet skulle det underlätta den slutliga granskningen.

På ett antal platser uppstår intrång på privata fastigheter. Ex. gäller detta i höjd med fastigheterna Stettin 6 och Stettin 7 där gång- och cykelbanan innebär ett intrång i fastigheterna. SBK förutsätter att denna lösning inklusive föreslagen stödmur har accepterats av fastighetsägarna. Om detta inte är fallet, och att en alternativ lösning måste identifieras, deltar gärna SBK i ett sådant arbete i samverkan med fastighetsägarna.

Vid Strandvägen markeras att en glasskiosk behöver flyttas. Detta kräver bygglov. Vid Nobelparken behövs ett antal pollare flyttas för att inrymma gång- och cykelbanor. Det konstateras att vid norra delen av Strandvägen (mitt emot Nobelparken) kommer ett antal träd att behöva fällas. Vid Berwaldhallen behöver ett stort antal träd tas bort och det krävs omfattande sprängning av berg samt släntning för att inrymma gång- och cykelbanor. Dessa åtgärder bedöms vara lovpliktiga och ska prövas i bygglov. Föreslagna teknikhus vid Hakbergsrondellen (25 kvm styck) är placerade på prickmark och på mark för allmänna planteringar. Dessa kräver bygglov alternativt planläggning.

För åtgärder som kräver bygglov behöver kontakt med bygglovsavdelningen upprättas tidigt. Bygglovsavdelningen har inte tagit del av granskningshandlingen. Om åtgärderna blir omfattande eller om bygglovsavdelningen bedömer att bygglov ej kan medges kan det bli aktuellt med planläggning. Gällande detaljplan för Berwaldhallen har genomförandetid kvar till 2018, vilket är en planrisk.

Vid Hakberget är plattformarna delvis placerade på mark som ligger inom Kungliga Nationalstadsparken. Även mitt emot Stettin 6 och 7 är plattformarna placerade utanför detaljplanegränsen för Lindarängsvägen samt inom gränsen för Kungliga Nationalstadsparken.

SBK konstaterar att föreslagen höjdsättning längs Lindarängsvägen innebär en avvikelse mellan spårområde och gata, och att en spont är nödvändig under aktuell del av sträckan. Föreslagen höjdsättning av Spårväg City ger i detta och övriga partier en dimensionering och möjligen en oönskad låsning av förutsättningarna för kommande utformning av bebyggelse och gata i Frihamnen. SBK vill understryka att det i dagsläget inte finns några beslut kring den framtida bebyggelsens utformning och innehåll i Frihamnen och att nuvarande sträckning av spårvägen inte skall utgöra en begränsning för detta arbete.

Arbete pågår med att identifiera möjlig permanent sträckning av spårvägen genom Frihamnen. I det utredningsmaterial som hittills redovisats illustreras lösningar som avviker från aktuell granskningshandling. SBK förutsätter att aktuell föreslagen sträckning inte utgör en begränsning för val av slutlig lösning av spårvägens sträckning genom Frihamnen. Vidare, i genomförd utredning har illustrerats alternativa utformningar av spårvägens läge över Lindarängsvägen. SBK ser att ett frångående av nuvarande läge söder om Lindarängsvägen innebär ett visst omtag och att nya frågor kan behöva hanteras, men vill ändå informera SL om att sådana idéer presenterats.

Det förefaller vara en diskrepans i handlingarna (plan-sektion) avseende redovisad utsträckning av föreslagen spont längs Lindarängsvägen, exempelvis 3/350.

Bilaga 2



TRAFIKKONTORET

TK-granskning. Spårväg city - etapp 2a Djurgårdsbron-Frihamnen.

Gaturitningar som underlag för järnvägsplan.

Denna mall bifogas i digital form och ifylls av granskande enhet. Återsänds till jan-erik.hollander@extern.stockholm.se
Eller till rum 1:384

Granskning avser: Systemhandling Spårväg city etapp 2a.

Granskande enhet: Norra innerstadens parkmiljöavdelning för Östermalms stadsdelsförvaltning

Namn och telefon: Fredrik Ekroth, 076 - 12 09 307

Granskningskommentarer senast: måndag 2012-06-04

Granskningsmöte: onsdag 2012-06-13 kl. 13.00 PLATS: TN rum K1 5:127

Löpnr	Disciplin	Ritningsnr	Pärm+Flik	Granskningskommentar	Granskare		
1	T	0102:00XG06-0002	2+20	Det här är ett exempel på hur du fyller i blanketten	ExplK Carolina Stenbeck		
2	E64	0102:00XG06-0003	2+20	Det här är ett exempel på hur du fyller i blanketten			
* Se kommentar							
Löpnr	Disciplin*	Ritningsnr*	Pärm+Flik	Granskningskommentar*	Granskare*	Åtgärdas	Kommentar
1		SPC11-110 Generell	2+5	Ritningarna är delvis svårästa då några linjer/beteckningar saknas i teckenförklaringen. En sådan är "långt streck -kort streck -kort streck-långt streck". En linje som sannolikt illustrerar stängsel saknas också i teckenförklaringen. Vidare saknas fastighetsgränsen mot parkmark vid Nobelparken och Gärdet. Var finns trädplanen som ska vara under flik 7?			
2				Då projektet berör ett stort antal träd som har stor betydelse för stadsmiljön är det viktigt att trädfrågor under projekteringen kontinuerligt stäms av med trafikkontorets trädexpert.			
3		SPC11-110 -01	2+5	En annan alternativ spårsträckning västerifrån fram till Djurgårdsbron bör provas, där spåren läggs i ett av körfälten. På så vis kan den gamla allén, som är mycket värdefull för stadsbilden, sparas.			

Löpnr	Disciplin*	Ritningsnr*	PärmtFläk	Granskningskommentar*	Granskare*	Åtgärdas	Kommentar
4		SPC11-110 -02	2+5	Det är viktigt att vatten och främst syretillförsel till trädens rötter kan lösas där träden står i hårdgjord mark, detta bör stämmas av med trafikkontorets trädexpert.			
5		SPC11-110 -03	2+5	Otydlig ritning, fastighetsgräns saknas mot Nobelparken. En betydande del av grönytan i korsningen Linnég. - Strandv. Försvinner. Höjdskillnaderna här måste beaktas noga vid detaljprojekteringen för att nå en god lösning.			
6		SPC11-110 -04	2+5	Stadsdelsförvaltningen är starkt kritisk till hur förslaget inverkar på stadsbilden och den gona miljön i strecken Berwaldhallen och Berwaldhallens entré - Radiohuset. Förslaget medför att en ca 10 meter bred remsa av berget sprängs bort och ett stort antal träd försvinner. Förvaltningen anser att intrånget i grönytan är orimlig. Förvaltningen anser vidare att man bör kunna ha spåren i blandtrafik, exempelvis som i Gröndal.			
7		SPC11-110 -05	2+5	Växtbäddarna hos träden vid Karlavägens avslut bör förättas, här finns möjligheten att tillgodose detta.			
8		SPC11-110 -07	2+5	Cykelbanan föreslås ligga i direkt anslutning till körbanan. Gångvägen kan istället slingra sig fram separerad från cykelbanan med grönyta och träd emellan. På så vis kan grönyta sparas och man undkommer konflikter som annars kan uppstå mellan gång- respektive cykeltrafikanter då gång- och cykelbana ligger intill varann.			
9		SPC11-110 -08	2+5	Hur kommer angöringen från Lindarängsvägen till Greve von Essens väg att fungera? G.v.Essens väg leder till både bostäder och flera verksamheter.			
10		SPC11-110 -11	2+5	En spont redovisas i höjdskillnad mellan spårväg och gata. Denna bör kläs in på något vis. En naken stålspont har negativ visuell inverkan på gaturummet. Man bör också tillgodose en bättre landskapsmässig anslutning mellan de upphöjda spåren och Nationalstadsparken. Det redovisade förslaget skapar närmast ett dike. Marken här bör fyllas upp och jämnas ut och även planteras med buskar och träd för att ge ett mer naturligt uttryck.			