



Handläggare: Patrik Ståhl
Tfn: 508 09 021

Till
Norrmalms stadsdelsnämnd

Program för Citybanan i Stockholm- svar på remiss

Förslag till beslut

Remissen besvaras med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

Ylva Tengblad
stadsdelsdirektör

Yngve Lindström
avdelningschef

Sammanfattning

Stockholm utgör en flaskhals i den regionala spårtrafiken. Banverket anser att problemet kan avhjälpas med en ny pendeltågstunnel under innerstaden. Stadsbyggnadsnämnden beslöt 2003-06-12 att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att påbörja planarbete för utbyggd spårkapacitet genom centrala Stockholm. Banverket har givit projektet namnet Citybanan. Byggstart planeras till årsskiftet 2005/2006.

Stadsdelsförvaltningen ser mycket positivt på Citybanans tillkomst. Ett planeringsprogram skall användas som utgångspunkt för kommande detaljplaner. Programmet har remitterats till stadsdelsnämnden, och redogör huvudsakligen för de förändringar som sker i marknivå. Norrmalm kommer att få två nya stationer knutna till Citybanan. Den ena, som ersätter station Karlberg, ligger vid Odenplan och den andra nära Centralstation. Norrmalm får bättre kommunikationer vilket gynnar handel, turism och kulturliv. Farhågor om störningar dominerade allmänhetens frågor vid det öppna samrådsmötet 2003-11-04. Stadsdelsförvaltningen är angelägen om att arbetet med att minimera störningar för boende blir framgångsrikt.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom stadsmiljö- och planeringsavdelningen.

Bakgrund

2003-06-12 beslöt stadsbyggnadsnämnden att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att påbörja planarbete för utbyggd spårkapacitet genom centrala Stockholm. Banverket har givit spårutbyggnaden namnet Citybanan. Stadsbyggnadskontoret har översänt ett program för eventuella synpunkter, som skall besvaras senast 2003-12-05.

En förstudie från Banverket visar att tågtrafikens utveckling endast kan ske med hjälp av en tunnel för pendeltåg under Stockholms innerstad.

Banan skall ansluta till befintliga spår vid Årstabrons landfäste i söder och vid Tomtebodan i norr. Kostnaden beräknas till 7,3 miljarder kr i 2002 års penningvärde. Tågtrafiken genom Stockholm kan mer än fördubblas tack vare tillkomsten av Citybanan. Detta möjliggör en utveckling av all tågtrafik till och från Stockholm. Mälardalens tågtrafik i dess helhet drar nytta av projektet.

Utgångspunkter och mål för den fortsatta planeringen av Citybanans har sammanfattats i ett program som remitterats till stadsdelsnämnden. Citybanans tunneldel prövas mot Järnvägslagen och de ytnära delarna mot Plan- och bygglagen. Programmet ligger till grund för samtliga detaljplaner som i nästa steg tas fram. Programsamråd sker under oktober och november 2003. Beslut om programmet tas i stadsbyggnadsnämnden kring årsskiftet 2003/2004. Detaljplaneläggningen beräknas vara slutförd under våren 2005. Samrådsmöten kommer att hållas med allmänhet, sakägare, intresseorganisationer m.fl.

Under Norrmalm kommer spårvägen att gå helt underjordiskt. Från Riddarfjärden löper banan via Tegelbacken norrut mot Odenplan och sedan västerut mot Tomtebodan. Parallellt med tågspåren kommer en service- och evakuerings-tunnel att byggas.

Ett antal etableringsplatser kommer att skapas som möjliggör ett högre arbetstakt med tunnelbygget, genom att arbetet kan påbörjas på flera ställen samtidigt längs tunnelns sträckning. I city eftersträvas ett sådant läge på bangårdsområdet. Vid Tegelbacken ansluter tunneln från Riddarfjärden, varför en etableringsplats kommer att förläggas dit. Möjligen behöver en plats på Norra Bantorget anläggas. Detta är inte önskvärt eftersom det kan störa både boende och planerat hotellbygge.

I Vasastan kommer en arbetstunnel att tillskapas på Gyldéngatan. Lägen som Odenplan och korsningen Dalagatan/ Vanadisvägen skall man i det längsta undvika att arbeta på, av hänsyn till boende och verksamheter. Etableringsplatser vid Norra Stationsområdet verkar i dagsläget mindre troliga som alternativa lägen, eftersom oklarhet råder om

tidplanen för områdets framtida exploatering. Station Karlberg försvinner till följd av station Odenplans tillkomst.

Valet av platser för stationsentréer görs utifrån följande mål:

- A. Kortast möjliga gångavstånd till viktiga målpunkter i staden.
- B. Synligt läge och vara lätt igenkännliga stationer. Hänsyn skall tas till stadens grundstruktur samt kulturhistoriska och miljömässiga värden.
- C. Stationerna skall kunna fungera som mötesplatser med ordentliga förplatser samt kombineras med andra servicefunktioner som caféer m.m.
- D. I möjligaste mån skall stationernas underjordiska delar ges tillgång till dagsljus.
- E. Gångförbindelser till anslutande tunnelbanelinjer skall vara korta, välskyttade och lättfunna
- F. Stationerna skall alltid upplevas som trygga och säkra.
- G. Från stationernas entréer skall det vara lätt att nå cykelstråk, buss, taxi och övrig biltrafik.
- H. Stationerna skall vara anpassade till funktionshindrades behov.
- I. Stationerna skall utformas så att drift och underhåll underlättas.

Utifrån dessa mål har Odenplan, och området mellan Cityterminalen och Sergels Torg valts till stationslägen. Station Odenplan kopplas ihop med tunnelbanan. Planer finns på att förlänga tunnelbanan från Odenplan till Karolinska Institutet, vilket skulle ge ytterligare fördelar med denna lösning. Stationen får två entréer. En på själva Odenplan och en vid Dalagatan/ Vanadisvägen. Det exakta läget för den senare uppgången är inte avgjort. Valet av läge för station City skall ge samma typ av samordningsfördelar som vid Odenplan.

För att få en bekväm omstigning mellan pendeltåg och tunnelbana byggs pendeltågsstationen med direkta uppgångar till tunnelbanestationens uppgångar. Den befintliga biljetthallen under Odenplan utvidgas och blir gemensam för tunnelbana och pendeltåg.

Odenplans tunnelbanestation planeras att byggas ut med ytterligare en plattform för att klara ökningen av antalet resenärer samt möjliggöra en utbyggnad av tunnelbanan till Karolinska Institutet. Den nya uppgången bör, enligt remissen, utformas som en glasad byggnad och innehålla rulltrappor, hiss och breda gångtrappor. Denna byggnad avses ersätta den befintliga öppna uppgången och placeras på den norra delen av torget.

För stationernas till- och frånluft samt evakuering av rökgaser krävs kanaler till markplan. Utseendet på markanläggningarna till kanalerna är inte fastställt men en strävan finns att de inte skall störa stadsbilden.

För att uppnå en trygg och vacker underjordisk stationsmiljö eftersträvar man att med modern teknik få ner så mycket dagsljus som möjligt. Målsättningen är att alla, särskilt kvinnor, på dygnets alla tider skall uppleva stationsmiljöerna som trygga.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Citybanans kommer att utgöra en betydande tillväxtfaktor för Stockholm och för regionen som helhet. Ur miljöperspektiv är det välkommet med en massiv satsning på spårbunden trafik. Den direkta vinsten för Norrmalm ligger i avsevärt förbättrade kommunikationer, men även bättre utvecklingsmöjligheter för detaljhandel, turism och kulturliv. Station Karlberg försvinner och ersätts av station Odenplan, vilket gör att fler norrmalmsbor får närmare till pendeltåget än idag. Norrmalms stadsdelsförvaltning är sammantaget mycket positiv till Citybanans tillkomst.

Konsekvenserna av Odenplans utformning med en ny uppgång, bör följas noggrant i det fortsatta planarbetet. Odenplan fungerar som en central mötesplats, och en ny uppgång kan eventuellt minska utrymmet för andra verksamheter.

Vid ett öppet samrådsmöte i Vasa Real 2003-11-04 framfördes farhågor om bullerstörningar, miljöstörande transporter och skador på enskild egendom, som byggarbetets sprängningar och transporter kan föra med sig. Mot bakgrund av detta är det positivt att frågor som rör arbetet med att minimera störningar och skador, har en framträdande plats i detaljplaneprogrammet.

Bilaga:

Citybanan- detaljplaneprogram. Samrådsförslag, oktober 2003.