



Jessica Fellers
Trafikplanering
08-508 263 76
jessica.fellers@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2007-08-28

Fördjupning av två översiktsplaner Karolinska - Norra station. Remiss.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och åberopa trafikkontorets tjänsteutlåtande till stadsbyggnadsnämnden.
2. Trafik- och renhållningsnämnden förklarar paragrafen för omedelbart justerad.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

Staffan Forsell
Enhetschef

Sammanfattning

Efter ett samråd våren 2005 beslutades att Solna och Stockholm tillsammans skulle upprätta en gemensam fördjupning av översiktsplanerna för området Karolinska – Norra Station. Stadsbyggnadsnämnden har översänt *Förslag till fördjupning av två översiktsplaner Karolinska – Norra station (Dnr 2006-0538-51)*, för yttrande senast 28 juni 2007. Trafik- och renhållningsnämndens remisstid har förlängts till 28 augusti.

Karolinska - Norra Station ska utvecklas till en ny stadsdel med 6 000 nya bostäder, ett nytt universitetssjukhus, arbetsplatser och lokaler för avancerad



forskning och utbildning samt service. Stadsdelen beräknas få cirka 12 000 nya invånare och mer än 30 000 arbetsplatser.

Kontoret är i huvudsak positivt till planförslaget. Synpunkterna gäller främst framkomlighet ur ett regionalt och lokalt perspektiv, samordning vid genomförandet samt utformning av parker och allmänna platser.

För närvarande pågår förstudier för att utreda hur samordningen mellan exploateringen vid Norra Station, den pågående byggnationen av Norra Länken och kompletterande åtgärder på E4/E20 bäst kan göras för att optimera framkomligheten. Tidplanerna för trafik- respektive exploateringsutredningarna är tyvärr inte helt synkroniserade. Förstudierna är klara hösten 2007. Kontoret menar att förstudierna är av central betydelse för planeringen av det fortsatta arbetet. Kontoret anser också att fördjupade kapacitetsstudier och analyser krävs för det befintliga gatunätet.

Bakgrund

Utvecklingsområdet Karolinska – Norra Station är beläget i Solna stad och Stockholm Stad. Våren 2005 genomförde kommunerna ett gemensamt samråd om rapporten *"Norra Stations-, KI och KS-området. Stadsutveckling i gränslandet mellan Stockholm och Solna."* Rapporten utgjorde gemensamma planeringsförutsättningar för Solna respektive Stockholms Stad. Norra Stationsområdet är ett av kommunfullmäktige utpekat angeläget stadsbyggnadsprojekt.

Efter samrådet beslutades att Solna och Stockholm tillsammans skulle upprätta en gemensam fördjupning av översiktsplanerna för området. Stadsbyggnadsnämnden har översänt *Förslag till fördjupning av två översiktsplaner Karolinska – Norra station (Dnr 2006-0538-51)*, för yttrande senast 28 juni 2007. Trafik- och renhållningsnämndens remisstid har förlängts till 28 augusti.

Planförslaget innebär att området omvandlas till en ny stadsdel med 6 000 nya bostäder, ett nytt universitetssjukhus, arbetsplatser och lokaler för avancerad forskning och utbildning samt service. Stadsdelen beräknas få cirka 12 000 nya invånare och mer än 30 000 arbetsplatser. Ett nytt universitetssjukhus ska byggas. De fysiska sambanden ska stärkas mellan Solna och Stockholms innerstad liksom till omgivande grönområden. Planen syftar också till att förbättra de trafikmässiga sambanden såväl till, som i, området. En väsentlig förutsättning är att Norra Länken/E4/E20 och Värtabanan kan däckas över, från en punkt väster om Solnabron fram till Norrtull. För att genomföra stadsdelen behövs stora investeringar i infrastrukturen.

Planhandling och tidsplan

Plansamrådet pågår under maj-juni. Utställning av planförslag beräknas ske under 2007 för antagande i kommunfullmäktige under 2008. Samtidigt med översiktsplaneringen pågår arbete med detaljplanen för områdets första utbyggnadsetapp, tät stadsbebyggelse vid Norra Station. Samråd om den första detaljplanen planeras till årsskiftet 07/08. Förslaget till fördjupad översiktplan finns i sin helhet att läsa på www.stockholm.se/sbk.

Delområdet Stockholm-Norra station

Inom området (se fig. 1) planeras en tät blandad stadsbebyggelse för bostäder och kontor som följer innerstadens karaktär. Totalt inom området inryms cirka 4 000 lägenheter, och knappt 200 000 kvm kommersiella lokaler. Hittills har skissats långsträckta kvarter i nordsydlig riktning med kopplade punkthus. Inom varje kvarter ryms cirka 700 lägenheter. Möjlighet finns att skapa s.k. tyst sida i lägenheterna.

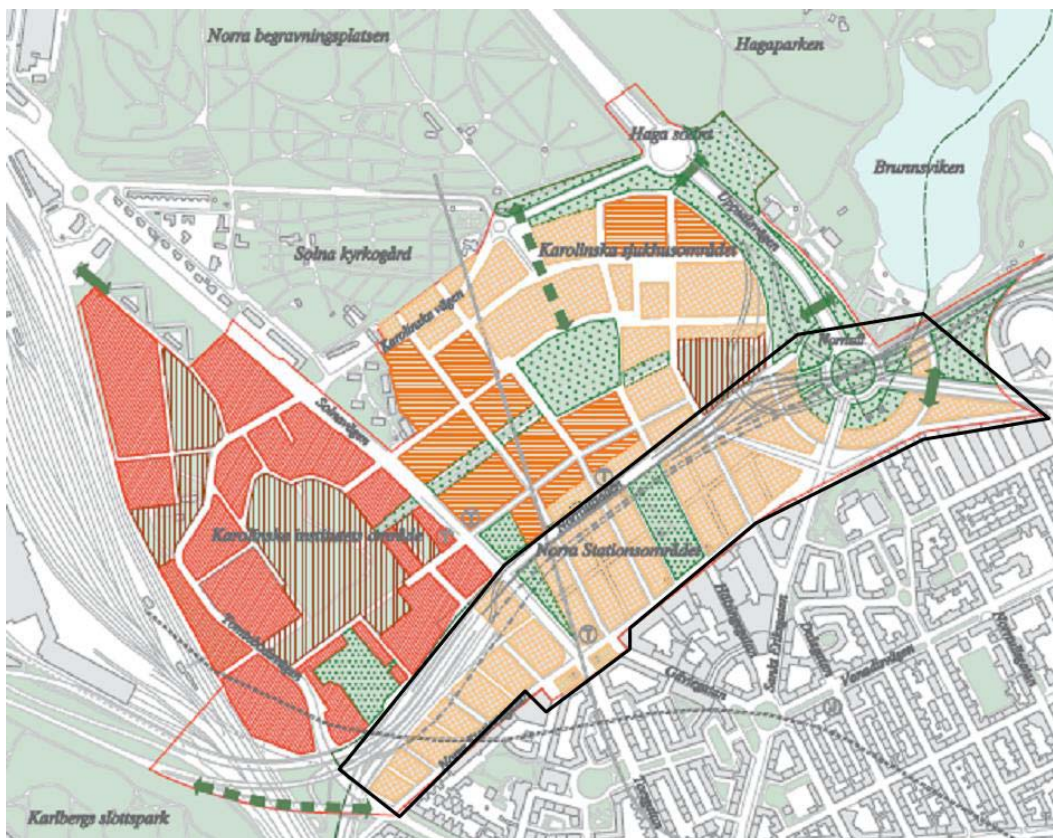
Jämförelsealternativ

Ett jämförelsealternativ och ett nollalternativ har identifierats och utretts. I jämförelsealternativet sker ingen överdäckning av Norra Länken/E4/E20 och Värtabanan, och trafikplats Haga södra byggs inte om med en förlängning av Eugeniattunnlarna. Markanvändningen på Karolinska är ungefär som i förslaget. På Norra Station uppförs en blandad bebyggelse med bostäder och kontor där så är möjligt av miljö- och riskskäl, bland annat med hänsyn till buller från väg och järnväg. Nollalternativet liknar jämförelsealternativet, men det nya universitetssjukhuset byggs inte, och befintlig struktur bevaras på KS-området.

Övriga utredningar

Parallellt med planeringen av Karolinska - Norra Stationsområdet har Vägverket Region Stockholm (VST) påbörjat arbetet med att ta fram en förstudie för överdäckningen av Norra Länken/E4/E20. Förstudierna kommer att vara klara senare under hösten 2007. Kontoret deltar i utredningsarbetet.

AB Storstockholms Lokaltrafik AB har tagit fram en förstudie som visar hur tunnelbanan kan förlängas från Odenplan till Norra Station/Karolinska. SL:s styrelse godkände förstudien vid sammanträde den 19 juni 2007, samt beslutade att genomföra en förstudie där såväl tunnelbana som ytspårslösning ska studeras.



Figur 1 Delområde Stockholm-Norra station (inom svart linje)

Trafikkontorets synpunkter

Kontoret ser mycket positivt på att området utvecklas. Stockholm får en ny centralt belägen stadsdel med en kombination av boende och arbetsplatser i en miljö med stark koppling till ett expansivt forskningsområde. Utvecklingen är viktig för Stockholms fortsatta tillväxt. Kontoret finner det glädjande att utbyggnaden av stadens stadsutvecklingsområden fortsätter i enlighet med översiktsplanens intentioner om att bygga staden inåt.

Kontoret har främst synpunkter som gäller framkomlighet, samordning vid genomförandet samt utformning av parker och allmänna platser.

Framkomlighet

Karolinska – Norra Station ligger i ett område som är omgivet av infrastruktur vars funktion är helt avgörande för att transportsystemet i regionen och staden ska fungera för invånare, näringsliv och besökare. Förutom planeringen av stadsutvecklingsområdet pågår eller planeras ett flertal andra projekt i området (se figur 2). Tillfälliga trafikomläggningar som kan medföra begränsad framkomlighet i ett brett område kommer att pågå under ett flertal år framöver. Projekten måste samordnas och noggranna studier av genomförandefasen krävs.

Regional framkomlighet

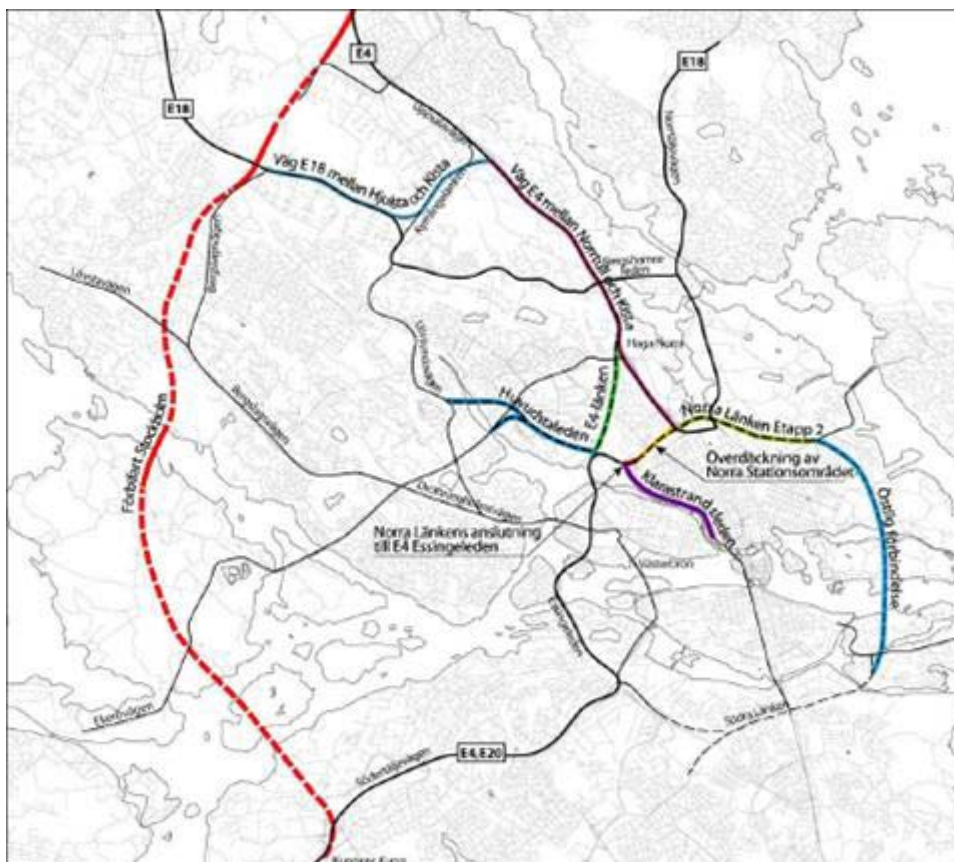
Kontoret har tillsammans med VST identifierat området E4/E20 vid Norra Station som den primära flaskhalsen i regionen. Detta finns bland annat redovisat i den promemoria om trimningsåtgärder som lämnats till den av staten utsedde förhandlingsmannen om en gemensam trafiklösning för regionen.

Med de trafikökningar som beräknas till följd av planerade exploateringar i norra innerstaden och i Solna samt regiontillväxten i övrigt bedömer kontoret att E4/E20 i Norra Stationsområdet med dess planerade utformning inte klarar trafikefterfrågan. Först när Förbifart Stockholm kan öppnas för trafik, tidigast 2018-2019, finns möjlighet att ha tillräcklig kapacitet. Om Norra Länken i dess planerade utformning ansluts med stora vävande flöden, riskeras köbildningar. När dessa köer byggs på bakåt finns risk för dagliga avstängningar av tunnlarna i Södra Länken och Norra Länken. Även möjligheterna att på ett meningsfullt sätt bredda Klarastrandsleden är starkt beroende av anslutningen till E4/E20 vid Norra Station. En otillräcklig kapacitet i det primära vägnätet innebär också ökad risk för överbelastningar av gatunätet i norra innerstaden.

Förstudier om E4/E20:s utformning vid Norra Stationsområdet, anslutningen av Norra Länken till Essingeleden samt behov av kompletterande framkomlighetsåtgärder pågår. Åtgärderna kan komma att påverka breddbehov, höjdsättning och riskhantering för den del av E4/E20 som är avsedd att intunnas i samband med exploateringen av Norra Station. En fullständig bedömning av förutsättningarna för överdäckningen av Norra Länken kan göras först när dessa förstudier är klara under hösten 2007.

Innerstadens gatunät

För att undvika framkomlighetsproblem på det befintliga gatunätet som omger exploateringsområdet anser kontoret att fördjupade kapacitetsstudier måste göras. Anslutningarna till Vasastans gatunät måste studeras ordentligt. Här kan nämnas eventuella ombyggnadsbehov av korsningar på omgivande huvudgator som t.ex. Solnavägen, Torsgatan, S:t Eriksgatan, Sveavägen, samt anslutningar som t.ex. Dalagatan till S:t Eriksgatan. Här kan även nämnas den planerade rondellösning vid Haga Södra trafikplats, som måste utformas så att den inte ger kapacitetsbegränsningar för trafiken på Uppsalavägen. Stor risk finns även att köer från Norrtull kommer att blockera rondellen.



Figur 2 Pågående och planerade projekt i området runt Norrtull. Källa: Fördjupad översiktsplan för Norra station och Karolinska – PM Trafik

Kontoret bedömer att konsekvenserna för innerstadens gatunät blir så genomgripande att planeringen för Karolinska - Norra Station behöver kompletteras med ny trafikplan för norra innerstaden.

Kontoret vill också understryka vikten av att den fortsatta planeringen, i möjligaste mån, stödjer alternativa färdvägar och skapa bra förutsättningar för ett ökat resande med kollektivtrafik och en ökad cykel- och gångtrafik.

Parkering

I planförslaget anges ett p-tal på 0,55. Erfarenheterna från nyligen byggda områden visar att detta är otillräckligt för att möta efterfrågan.

Kollektivtrafik

Planförslaget har som utgångspunkt att tunnelbanan förlängs från Odenplan till Karolinska. Den nya stadsdelen med ett nytt universitetssjukhus gör att behovet av kapacitetsstark kollektivtrafik är stort. Utan en tunnelbana behöver busstrafiken utökas så kraftigt i området att större ytor behöver tas i anspråk för

omstigningspunkter samt utökade gatubredder. Kontoret vill betona att tunnelbanans förlängning är en viktig förutsättning för områdets utveckling.

I planförslaget blir "Karolinska plan" en viktig trafikknutpunkt. Här sker bl.a. omstigning mellan buss- och tunnelbana. För att skapa en attraktiv bytespunkt för kollektivtrafiken krävs en fördjupad studie av platsen. I ett framtida bussnät är det även önskvärt med en direktanslutning mellan Odenplan och Norra Stationsområdet östra del.

Gång- och cykeltrafik

Gångbanornas bredd bör dimensioneras för en god framkomlighet för fotgängare samt medge god tillgänglighet för funktionshindrade. Av planförslaget framgår att bredden inte är tillräcklig på de mest trafikerade gatorna.

Kontoret anser att dagens primära cykelstråk bör behållas och byggas med tillräcklig kapacitet för den ökade cykeltrafiken. Det är önskvärt att utreda förutsättningarna för en genare cykelförbindelse från Karolinska Sjukhusområdet mot Norrtull/Uppsalavägen, ett primärt cykelstråk väster om Norrtull samt en gång- och cykelförbindelse mellan Norra stationsområdet och Brunnsviksvägen via gång- och cykelbro. Tillräckliga utrymmen bör tillskapas för cykelparkering, särskilt vid Karolinska plan, Norra stationsgatan samt vid Norra Stationstorget.

Parker och torg

Tillgången på närliggande friytor inom planområdet är begränsad. Två av ytorna har karaktär av mer formella parktorg. Många av grönytorna är störda trafikimpediment. En idrottspark föreslås i kanten på planområdet innanför nationalstadsparksgränsen. Centralt i området finns en närpark – sjukhusparken som ska täcka behovet av närpark/ stadsdelspark.

I förslaget beräknas behovet av daghemsplatser vara cirka 900 st. Planförslaget i dess nuvarande utformning har inte i tillräcklig utsträckning friytor för barnens behov. På Norrmalm råder brist på friytor vilket bland annat leder till att Vasaparken och andra lekplatser är hårt belastade. I vidare studier av planområdet bör dessa behov beaktas. Kontoret menar att ett breddat grönstråk som binder samman sjukhusparken med Norra Stationsparken kan höja kvaliteten för områdets av bebyggelsekvarter separerade friytor avsevärt. Ett sådant grönstråk kan innehålla moderna lekfunktioner och bli en upplevelserik förbindelse.

I planförslaget redovisas bostadsbebyggelse på den f.d. bensinstationstomten vid Wenner-Gren Center. Det innebär att den idrottspark som föreslogs i augusti 2004 inte kan komma till stånd eftersom bostäder kräver utrymme för parkering, angöring och förgårdsmark för behov som t.ex. sophantering. Behovet av parkytor och väl fungerande sportytor är stort, och ökar än mer med tillkommande bostäder och arbetsplatser i den nya stadsdelen. Kontoret är även tveksamt till att bebygga

tomten med bostäder av tekniska skäl. I detaljplan för Norra Länken Dp 2000-12936-54 anges i planbestämmelserna att marken ovanför tunneln skall vara tillgänglig från markytan för underhållsarbeten på vägtunneln.

Kontoret vill även framhålla vikten av grönska i områden med hög exploateringsgrad, och menar att man bör, där så är möjligt, eftersträva att träd planteras även i mittrefugen på gatorna, alternativt få ett lägre vegetationsskikt i mitten där gatan är underbyggd.

Jämförelsealternativ

Kontoret vill betona de nackdelar som jämförelsealternativen innebär. Utan överdäckning sker inte den eftersträlvade gemensamma stadsutvecklingen i området. Barriäreffekten med de stora trafiklederna kvarstår. Kontoret konstaterar också att området knappast kommer att fungera om inte det väst-östliga stråket för trafik kan byggas. I planförslaget finns en ny huvudgata för genomfartstrafiken. I jämförelsealternativen måste Norra stationsgatan ges en motsvarande funktion som huvudgata. I annat fall blir trafikbelastningen på lokalgatunätet och dess korsningar med huvudgatorna oacceptabla.

Ekonomi

Planen innehåller en stor volym gator och konstbyggnader som kommer att förvaltas av trafik- och renhållningsnämnden. Kostnaderna för drift och underhåll kommer att belasta budgeten. Kostnader och konsekvenser av materialval behöver nog analyseras.

Samordning genomförandet.

Byggandet av Norra Länken påbörjades sommaren 2007 och förväntas pågå de närmaste 8-9 åren. Projektet får omfattande konsekvenser för norra delen av innerstaden, och inte minst kring Norrtull och Norra Stationsområdet. Stockholms stad har tecknat ett genomförandeavtal med Vägverket för Norra Länken, främst gällande arbete på och kring det anslutande vägnätet. Enligt samrådshandlingen kan ombyggnaden av Norrtull påbörjas först när Norra Länkens väg- och järnvägstunnlar är färdigställda. Detta innebär en byggstart tidigast 2016.

Kontoret anser att vissa utbyggnader behöver samordnas med byggandet av Norra Länken och måste därför påbörjas tidigare än 2016. Kontoret vill understryka behovet av en samordning mellan exploateringsplanerna och den pågående byggnationen av Norra Länken.

Cirkulationsplats Norrtull/Norrtullsplatsen

Enligt genomförandeavtalet med Vägverket kommer den nya cirkulationsplatsen vid Norrtull att byggas som en del av projektet Norra Länken och Norra Stationsgatan och Sveavägen anslutas i deras befintliga lägen. Enligt planförslaget

för Norrtullsplatsen är det meningen att S:t Eriksgatan och Sveavägen flyttas till nya lägen och ansluter som två separata gator till cirkulationsplatsen. I förberedelsearbetet med Norra Länken framkom det att i området finns ett flertal ledningsstråk, installationer och konstruktioner som kan medföra konsekvenser för de nya lägena för S:t Eriksgatan och Sveavägen. För att definiera konsekvenserna anser kontoret att de nya lägena bör utredas ordentligt innan de fastslås.

I genomförandeaftalet anges höjdnivåer som projekteringen av underliggande betongtunnlar för Norra Länken baserats på. Nivåerna utgör således en förutsättning för kommande exploatering vid och kring Norrtullsplatsen. I samrådshandlingen anges tidpunkten för byggstart vid Norrtullsplatsen till 2016, efter färdigställandet av Norra Länken. För att undvika onödiga kostnader och trafikstörningar anser kontoret att slutlösningen för Norrtullsplatsen bör utföras parallellt med byggandet av Norra Länken.

Norra stations vägtunnlar

När den nya Norra Länken (Värtan – Norrtull) tas i drift, kring 2015, kommer trafikbelastningen på den befintliga delen av vägen (dvs. mellan Norrtull och Solnabron) att öka kraftigt. Förslaget är att arbetet med överdäckning av detta vägvagnsnitt skall påbörjas 2010. Arbetet beräknas pågå mellan fem och sju år, beroende av om överdäckningen kan ske med en körbana i taget eller ej. Om man är tvungen att överdäcka en körbana i taget kan hela sträckan (Värtan – Solnabron) tas i fullt bruk tidigast 2017. Bedömningen är att ett antal, i dagsläget, ej helt klara förutsättningar måste realiseras för att överdäckningen skall kunna färdigställas före Norra Länkens öppnande. Förstudien om Norra Länkens överdäckning kommer att vara klar senare under hösten 2007. Om förstudien visar att överdäckningen måste ske under sju år istället för fem innebär detta att Norra Länken kan enbart trafikeras med begränsad kapacitet under två år (2015-2017). Kontoret anser att de trafikmässiga konsekvenserna av detta måste utredas.

Sveaplan

I samrådshandlingen konstateras att: *"den nya Norrtullsplatsen föranleder trafikomläggningar även vid Sveaplan. Den exakta lösningen är ännu inte färdigstuderad."* Kontoret önskar vidare utredning av konsekvenserna vid Sveaplan då området ligger utanför det aktuella området för de fördjupade detaljplanerna.

Trafikkontorets förslag

Kontoret ser i huvudsak positivt på förslaget till den fördjupade översiktsplanen för Karolinska – Norra Station. Kontoret har pekat på flera frågor som behöver utredas vidare i detaljplanarbetet.



Kontoret anser att det är av yttersta vikt att planera och skapa trafiklösningar som främjar den regionala och lokala framkomligheten. Tidplanerna för trafik- respektive exploateringsutredningarna är tyvärr inte helt synkroniserade. Kontoret ber därför att få återkomma i delarna som rör E4/E20 och Norra Länkens anslutning. För att undvika framkomlighetsproblem på det befintliga gatunätet som omger exploateringsområdet anser kontoret att fördjupade kapacitetsstudier måste göras. De tillfälliga trafikomläggningarna under byggtiden påverkar trafiken under långa perioder, och behöver nog studeras.

Samordningen under genomförandetiden bör utredas ytterligare. Kontoret vill understryka behovet av en samordning mellan exploateringsplanerna och den pågående byggnationen av Norra Länken.

Nästa beslutstillfälle för nämnden blir när kapacitetsstudierna vid E4/E20 redovisas under hösten, samt när den första detaljplanen i området översändes på planremiss vid årsskiftet 07/08.

Kontoret förslår att trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och åberopa kontorets tjänsteutlåtande, samt förklara beslutet omedelbart justerat.

Slut