



EXPLOATERINGSKONTORET
STADSBYGGNADSKONTORET
TRAFIKKONTORET
STADSLEDNINGSKONTORET

2008-05-21
TJÄNSTEUTLÅTANDE

Kontaktperson exploateringskontoret
Gunilla Wesström
Innerstad
Telefon: 08-508 263 83
gunilla.wesstrom@expl.stockholm.se

Kontaktperson stadsbyggnadskontoret
Emelie Eriksson/Eric Tedesjö
Innerstadsavdelningen
Telefon: 08-508 266 61
emelie.eriksson@sbk.stockholm.se

Kontaktperson trafikkontoret
Gunilla Brogren
Trafikplanering innerstad
Telefon: 08-508 262 61
gunilla.brogren@tk.stockholm.se

Till
Kommunstyrelsen
Dnr 314-1454/2008
Exploateringsnämnden 2008-06-12
Dnr E2008-330-00940
Stadsbyggnadsnämnden 2008-06-12
Dnr 2008-07534-32
Trafik- och renhållningsnämnden 2008-06-17
Dnr T2008-330-01507

Förstudie för ny tunnelbana mellan Odenplan och Karolinska – Norra Station. Remissvar på samråd.

Förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och återropa kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Förklara paragrafen för omedelbart justerad.

Irene Lundquist Svenonius
Stadsdirektör

Krister Schultz
Exploateringsdirektör

Ingela Lindh
Stadsbyggnadsdirektör

Magdalena Bosson
Trafikdirektör



Sammanfattning

SL har skickat ut förstudie för ”Ny tunnelbana mellan Odenplan och den nya stadsdelen Karolinska – Norra Station” på samråd. Förstudien pekar ut två möjliga stationslägen, alternativ 1 med båda uppgångarna i Solna samt alternativ 2 med en uppgång i Solna och en i Stockholm.

Alternativ 1 ger en tunnelbaneuppgång vid det nya sjukhusets huvudentré och en vid det gamla sjukhuset i Solna. Konsekvenserna för Stockholm blir att det nya Norra Stationsområdet med dess kommersiella stadsdelscentrum och hotellverksamhet vid Torsplan, liksom även boende i norra Vasastaden, får betydande gångavstånd till tunnelbanans uppgångar i Solna. Den topografiska svackan längs Norra Stationsgatan och trafikstörningar med ca 45.000 fordon/dygn längs Solnavägen förstärker effekten ytterligare.

Fördelningspolitiskt innebär alternativ 1 en stark prioritering av landstinget/Locums markinnehav där både den gamla och den nya sjukhusanläggningen direktförsörjs med tunnelbaneuppgångar, på bekostnad av den underförsörjning detta innebär för Norra Station och Vasastaden.

Alternativ 2 innebär att den nya stadsdelens båda centrala punkter försörjs med tunnelbana, d.v.s. det nya sjukhuset och det nya stadsdelscentrumet vid Torsplan. Konsekvensen för Solna blir visserligen att Karolinska gamla sjukhusområde inte får en direktuppgång från tunnelbanan, men området ligger topografiskt relativt plant och är trafikmässigt ostört. Någon bebyggelse finns dessutom inte norr där-om. Avståndet från gamla sjukhusets huvudbyggnad till tunnelbaneuppgången vid det nya sjukhuset är i alternativ 2 inte mer än ca 300 meter.

Eventuell frånvaro av en tunnelbaneuppgång vid Torsplan skulle få avsevärda konsekvenser för det planerade stadsdelscentrumet om ca 20.000 kvm. I det nya Norra Stationsområdet förväntas drygt 8.000 personer flytta in i de 4.000 nya lägenheterna och 12.000 förväntas arbeta här utöver redan etablerade stora arbetsplatser längs Norra Stationsgatan. Upptagningsområdet i norra Vasastaden (500-600 meter från Torsplan) motsvarar därutöver ungefär västra Matteus församling där det bor ca 15.000 människor som också är betjänta av en stationsentré vid Torsplan enligt alternativ 2. Alla dessa funktioner är resintensiva och har behov av en stabil och tydlig kollektivtrafik.

Kontoren ser mycket positivt på att tunnelbana planeras till den nya stadsdelen. Sammantaget anser kontoren att alternativ 2 med stationsuppgångar både vid det



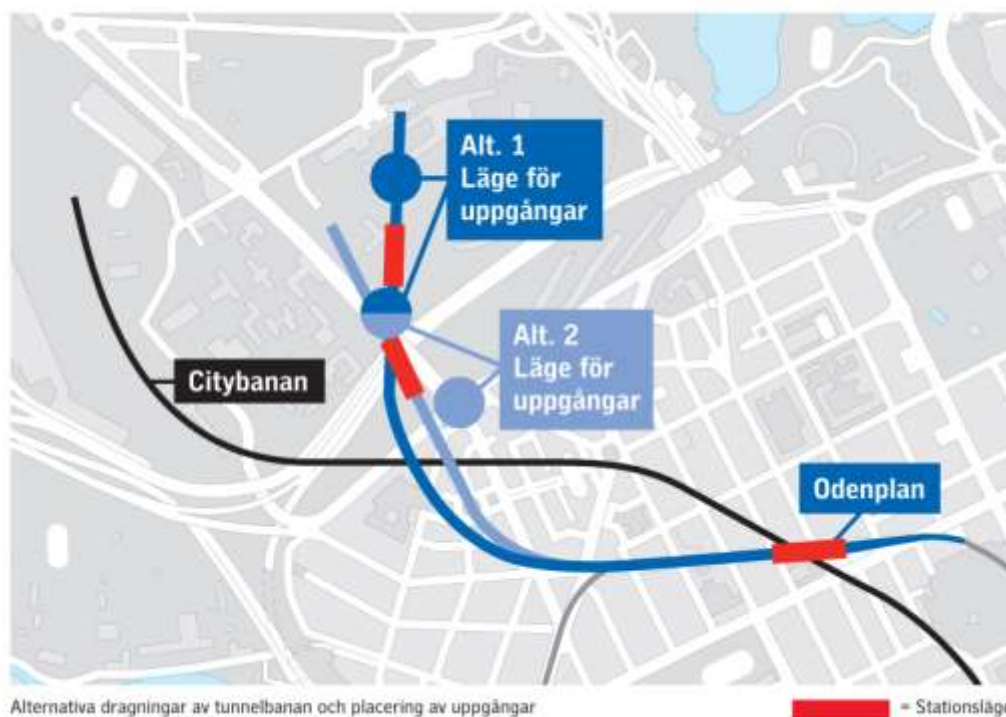
nya sjukhuset och vid det nya stadsdelscentrumet vid Torsplan ger den största nytan för resenärerna kopplat till att kollektivtrafiken här når flest boende och arbetande samt skapar bäst tillgång till områdets servicefunktioner. Stationsalternativ 2 förordas således av kontoren som det förslag som bör studeras vidare. Samordning av planering och utförande med andra byggprojekt inom Norra Stationsområdet och vid Odenplan är av största vikt då mycket byggnation planeras under samma tidsperiod.

Bakgrund / Remissen

Planerna för en ny stadsdel som knyter ihop Solna och Stockholm omfattar sammantaget ca 6.000 nya bostäder och arbetsplatser för ca 33.000 personer. Ett nytt universitets- och forskningssjukhus planeras också. Med den expansion som den nya stadsdelen innebär räknar SL med en fördubbling av antalet kollektivresenärer till och från området i framtiden. Det ställer krav på en kollektivtrafik som är attraktiv och har tillräcklig kapacitet.

SL har skickat ut förstudie för "Ny tunnelbana mellan Odenplan och den nya stadsdelen Karolinska – Norra Station" på samråd. Samrådstiden pågår fram till den 22 maj 2008.

Stommen i förslaget är en ny tunnelbanegren från Odenplan till området Karolinska – Norra Station. Förstudien har studerat olika lösningar med spårväg eller enbart busstrafik men slutsatsen har blivit att tunnelbana är det bästa alternativet på lång sikt med snabba och smidiga resor i kombination med hög kapacitet. Tunnelbanestationen vid Odenplan byggs ut med ytterligare en plattform.



Föreslagen sträckning för tunnelbanan och alternativa stationslägen.

Två alternativa stationslägen presenteras. Båda alternativen har en uppgång vid det nya sjukhuset. I alternativ 1 har stationen endast uppgångar i Solna, dels vid det nya sjukhusets huvudentré, dels vid nuvarande sjukhus i nordöstra Karolinska. I alternativ 2 har stationen uppgångar i både Stockholm och Solna, dels vid det nya sjukhusets huvudentré, dels vid Torsplan.

Busstrafik kompletterar tunnelbanetraffiken och beräknas ha samma omfattning som idag. Utan tunnelbana skulle behovet av bussar öka mycket kraftigt. Två buss-terminaler planeras, dels vid det nya sjukhuset och dels vid radiumhemmet i nordöstra delen av Karolinskaområdet.

Den fortsatta processen efter förstudien och val av stationsläge består av framtagande av järnvägsplan och detaljplan.

Analys och konsekvenser / Kontorens synpunkter

Stockholm stad växer och kommer att växa kraftigt framöver, med upp till 200.000 nya invånare till 2030. Strategin är att förtäta och bygga vidare i befintliga kommunikationsstråk. Staden följer därför SLs arbete med att öka kapaciteten på tunnelbanans gröna linje, från dagens 5 tåg var tionde minut till 6 tåg var tionde mi-

nut. Den 20 procentiga kapacitetshöjning som detta innebär är nödvändig för vidare bebyggelseutveckling i söderort. Förgreningspunkter på spårvägar med högt trafikuttag är kapacitetskrävande och ofta dimensionerande för trafikutbudet. Med nya dubbla plattformar vid Odenplan behöver inte denna punkt bli dimensionerande för gröna linjen, men staden vill ändå poängtera att det är av största betydelse att SL säkrar ett flöde om minst 6 tåg var tionde minut förbi Odenplan, i annat fall kan följderna bli svåra, med konsekvenser för Stockholms bebyggelseutveckling på platser långt ifrån Karolinska och Norra Station.

Stationsuppgångarnas lägen har en avgörande betydelse för stadsutvecklingen i den nya stadsdelen Karolinska – Norra Station. Förstudien pekar ut två möjliga stationslägen, alternativ 1 med båda uppgångarna i Solna samt alternativ 2 med en uppgång i Solna och en i Stockholm. Placeringen av stationsuppgångar och vilka miljöer som skapas runt dessa är mycket viktigt.

Alternativ 1 ger en tunnelbaneuppgång vid det nya sjukhusets huvudentré och en vid det gamla sjukhuset i Solna. Konsekvenserna av alternativ 1 innebär för Stockholm att det nya Norra Stationsområdet med dess kommersiella stadsdelscentrum och hotellverksamhet vid Torsplan, liksom även boende i norra Vasastaden, får betydande gångavstånd till tunnelbanans uppgångar i Solna. Den topografiska svackan längs Norra Stationsgatan och trafikstörningar med ca 45.000 fordon/dygn längs Solnavägen förstärker effekten ytterligare.

Fördelningspolitiskt innebär alternativ 1 en stark prioritering av Landstinget/Locums markinnehav där både den gamla och den nya sjukhusanläggningen direktförsörjs med tunnelbaneuppgångar, på bekostnad av den underförsörjning detta innebär för Norra Station och Vasastaden.

Alternativ 2 innebär att den nya stadsdelens båda centrala punkter försörjs med tunnelbana, d.v.s. det nya sjukhuset och det nya stadsdelscentrumet vid Torsplan. Konsekvensen för Solna blir visserligen att Karolinska gamla sjukhusområde inte får en direktuppgång från tunnelbanan, men området ligger topografiskt relativt plant och är trafikmässigt ostört. Någon bebyggelse finns dessutom inte norr där-om. Avståndet från gamla sjukhuset huvudbyggnad till tunnelbaneuppgången vid det nya sjukhuset är i alternativ 2 inte mer än ca 300 meter.

Alternativ 2, med en uppgång vid Torsplan och en vid det nya sjukhuset, innebär en betydligt jämnare fördelning i upptagningsområdet. Den geografiska tyngdpunkten av boende och sysselsatta ligger vid det nya sjukhuset och vid Norra Station/Torsplan. För den nya stadsdelen planeras ett nytt stadsdelscentrum invid



Torsplan med servicefunktioner och handel på en yta om ca 20.000 kvm. Vid Torsplan planeras också ett hotell om ca 400 rum samt bankett- och konferensutrymmen. I det nya Norra Stationsområdet förväntas drygt 8.000 personer flytta in i de 4.000 nya lägenheterna och 12.000 förväntas arbeta här utöver redan etablerade stora arbetsplatser längs Norra Stationsgatan. Alternativ 2 innebär till skillnad mot alternativ 1 också att boende och arbetande i nordvästra Vasastaden kan räknas som underlag för tunnelbanan. Upptagningsområdet (500-600 meter från Torsplan) motsvarar ungefär västra Matteus församling där det bor ca 15.000 människor som också är betjänta av en stationsentré enligt alternativ 2. I och med att Citybanan tas i trafik läggs Karlbergs station ner vilket försämrar tillgängligheten till pendeltågstrafiken för boende i denna del av staden. Alla dessa funktioner är resintensiva och har behov av en stabil och tydlig kollektivtrafik.

En aspekt som inte självklart belyses i en nyttokostnadsanalys är förutsättningarna för en jämn spridning av passagerare i tågen. I stationsalternativ 1 kommer andelen passagerare som använder sig av den södra stationsentrén sannolikt bli mycket större än de som använder den norra entrén. Det resulterar i sin tur till en ojämn belastning i tågen vilket sänker kapaciteten och ökar trängseln ombord. Station Odenplan har redan idag en ojämn fördelning med flest påstigande från den södra stationsentrén varför perrongalternativ 1 skulle förstärka en redan dålig spridning. Stationsalternativ 2, med en mer central position i området i förhållande till tyngdpunkter och funktioner, skulle motverka en sådan snedfördelning.

I ett längre perspektiv kan det inte uteslutas att tunnelbanegrenen mot Norra Station och Karolinska förlängs ytterligare till Solna och Täby eller kanske Bromma flygfält. Stationsalternativ 2 ger bättre förutsättningar för en vidare sträckning norrut under Solnavägen i jämförelse med stationsalternativ 1, som vid en förlängning dessutom hamnar under Stockholms norra begravningsplats.

Sammantaget anser kontoren att alternativ 2 med stationsuppgångar både vid det nya sjukhuset och vid det nya stadsdelscentrumet vid Torsplan ger den största nytan för resenärerna kopplat till att kollektivtrafiken här når flest boende och arbetande samt skapar bäst tillgång till områdets servicefunktioner.

Kontorens förslag / Remissmaterialet

Kontoren ser mycket positivt på att tunnelbana planeras till den nya stadsdelen. Stationsalternativ 2 med uppgångar både vid det nya sjukhuset och vid det nya stadsdelscentrumet vid Torsplan ger det för området mest optimala läget för upp-



gångar kopplat till omkringliggande tyngdpunkter och funktioner och förordas av kontoren som det förslag som bör studeras vidare.

Placeringen av stadsdelscentrumet har valts utifrån det befolkningsunderlag som krävs för att centrumets storlek ska kunna motiveras. Förutom boende och arbete inom Karolinska – Norra Stationsområdet krävs ett tillskott från västra Vasastaden. Centrumets storlek är av betydelse för intäkterna i den ekonomiska kalkyl som ska möjliggöra överdäckningsprojektet.

Fördelningspolitiskt innebär alternativ 1 en stark prioritering av landstinget/Locums markinnehav där både den gamla och den nya sjukhusanläggningen direktförsörjs med tunnelbaneuppgångar, på bekostnad av den underförsörjning detta innebär för Norra Station och Vasastaden.

Då det är många projekt som kommer att pågå under samma tidsperiod i området vill kontoren starkt betona vikten av en samordnad planering mellan parterna i de olika delprojekten. Även ett samordnat iordningställande under byggnation vid exploateringsarbeten inom Norra Stationsområdet liksom vid planerade ombyggnationer vid Odenplan för bl.a. Citybanan är av största vikt.

Kontoren förslår att kommunstyrelsen, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och åberopa kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.

Slut