



Henrik Söderström
Trafikplanering
08-508 263 75
henrik.soderstrom@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2009-06-09

Detaljplan för Norra Station. Svar på remiss.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och åberopa Trafikkontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar ge kontoret i uppdrag att göra kompletterande utredningar enligt tjänsteutlåtandet.
3. Trafik- och renhållningsnämnden förklarar paragrafen för omedelbart justerad.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

Mats Fager
Enhetschef

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har på remiss översänt förslag till detaljplan för del av Vasastaden 1:16 mm (Norra Station) på samråd, för yttrande senast den 21 juni 2009.



Planförslaget utgör den första av tre planerade detaljplaner för området inom Stockholm. Plansamråd pågår under maj-juni. Utställning av planförslaget beräknas kunna ske under oktober 2009 och antagande i kommunfullmäktige under våren 2010.

Planområdet begränsas av Norra Stationsgatan i söder, stadsgränsen mot Solna i norr, Sankt Eriksgatan och Norrtull i öster samt ett kvarter väster om Solnabron i väster. Planförslaget innehåller ungefär 2 500 bostäder och lokaler för cirka 1 400 sysselsatta och syftar till att sammanlänka Stockholms innerstad med Solna och Karolinska sjukhusområdet.

Kontoret delar i huvudsak inriktningen i förslaget till detaljplan. Vidare utredningar krävs för bland annat utformningen av garage liksom placering av in- och utfartsramper som kan komma att påverka både gatustruktur och plushöjder. Utformningen av Karolinska plan måste också studeras vidare, liksom angöring, utrymmeskrav för gång- och cykeltrafik, signalreglering m.m. i korsningar, enkelriktning av gatan runt Norrtullsparken, gaturummens bredd, kvarterens storlek, parkernas utformning samt nivåskillnader i området.

Utvecklingen av Norra Stationsområdet kommer att påverka trafiken på en mer övergripande nivå än detaljplanenivån som remissen avser. För närvarande har AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) i uppdrag att undersöka alternativ till en tunnelbana till Karolinska. Tunnelbanedragningen har varit en grundläggande förutsättning i planeringsarbetet. Om förändringar i planeringsförutsättningarna ska göras är det av yttersta vikt att kompletterande utredningsstudier görs snarast. Kontoret föreslås få i uppdrag att i samråd med övriga berörda parter utreda konsekvenser för gatunätet vid val av alternativ kollektivtrafikförsörjning.

För att uppnå god lokal och regional framkomlighet samt säkerhet i vägnätet bör rampanslutningen från E4/E20 till Solnabron få en rak utformning.

Bakgrund

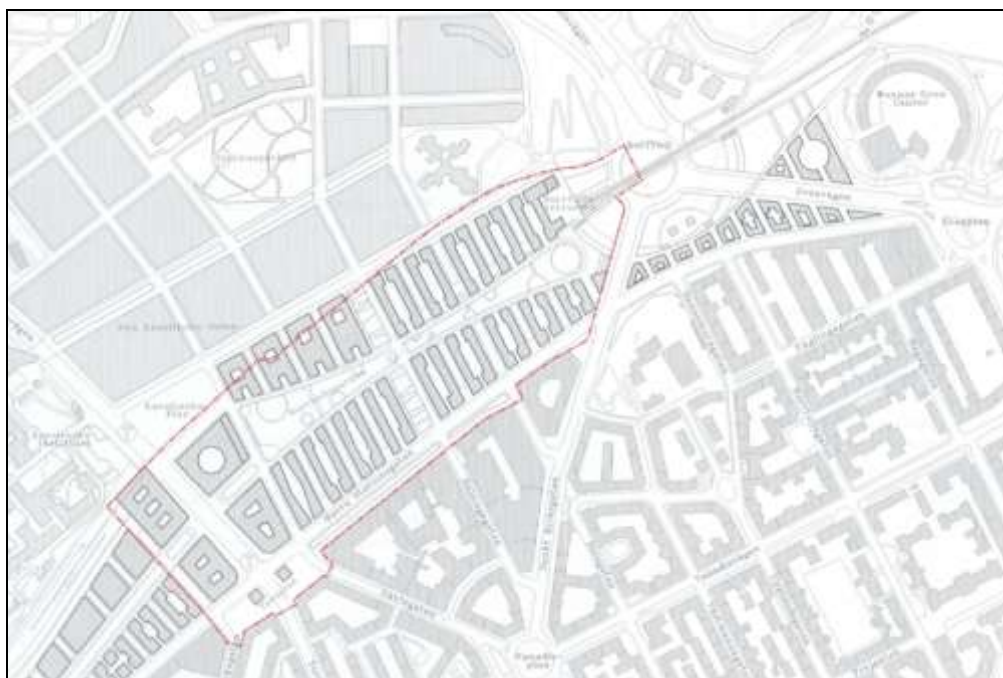
Stockholm stad och Solna stad planerar gemensamt byggandet av den nya stadsdelen Norra Station och Nya Karolinska sjukhuset. Intunnling och överdäckning av E4/E20 och Värtabanan kommer att ske. De fördjupade översiktsplanerna för Karolinska – Norra Station antogs av kommunfullmäktige i Solna respektive Stockholm i augusti respektive september 2008. Förslaget i den fördjupade översiktsplanen innebar 4 000 nya bostäder och 10 000 arbetsplatser i Stockholm. Efter vissa justeringar rymmer Norra Stationsområdet som helhet nu

cirka 3 500 bostäder samt hotell och 13-14 000 arbetsplatser. En förutsättning i planeringsarbetet har varit att SL bygger ut tunnelbanan till Karolinska sjukhuset.

Parallellt med detaljplanen upprättar Vägverket ett förslag till arbetsplan för överbyggnad av väg E4/E20 inom detaljplanen samt kapacitetsförstärkningar av E4/E20 från trafikplats Haga Södra till väster om Karlberg.

Stadsbyggnadskontoret har på remiss översänt förslag till detaljplan för del av Vasastaden 1:16 mm (Norra Station) på samråd, för yttrande senast den 21 juni 2009. För att lämna yttrandet inom angiven remisstid behöver beslut fattas vid trafik- och renhållningsnämndens sammanträde 2009-06-09.

Planförslaget/remissen



Figur 1, planområdet

Planområdet, figur 1, begränsas av Norra Stationsgatan i söder, stadsgränsen mot Solna i norr, Sankt Eriksgatan och Norrtull i öster samt ett kvarter väster om Solnabron i väster. Planområdet är den första etappen i planläggningen av Norra Stationsområdet.

Detaljplanen syftar till att sammanlänka Stockholms innerstad med Solna och Karolinska sjukhusområdet, genom överdäckning av Värtabanan och E4/E20. Inom planområdet finns förutsättningar att skapa en integrerad stadsmiljö med bostäder och arbetsplatser inom främst kontor, handel och bio-science.



Planförslaget innehåller ungefär 2 500 bostäder och lokaler för cirka 1 400 sysselsatta.

Trafikförsörjning

Norra Stationsområdet bedöms alstra drygt 20 000 fordon/vardagsmedeldygn. Denna bedömning förutsätter att Citybanan byggs och får en station vid Odenplan samt att tunnelbanan förlängs från Odenplan till Karolinska.

Tunnelbana med uppgång vid Torsplan och Karolinska plan samt pendeltågsuppgång vid Vanadisplan, är förutsatt när busstrafiken planerats. I detaljplanen anges att bussar kommer att trafikera Torsgatan/Solnabron, Norra Stationsgatan, Hälsingegatan och Nya Sveavägen. Stombusslinjer går genom området på Hälsingegatan och Solnabron/Torsgatan.

Rampanslutning till/från Klarastrandsleden och Essingeleden

Till den framtida Solnabron leder ramper för trafik till och från Essingeleden och Klarastrandsleden. I detaljplanen redovisas en utformning där avfartsrampen utformas som en s-kurva för att ansluta parallellt med påfartsrampen till en gemensam korsning. Ramperna planeras för att tunnlas in för att möjliggöra ovanpåliggande bebyggelse.

Angöring och parkering

Parkeringsbehovet för bostäder och verksamheter ska i huvudsak tas om hand på kvartersmark. I Norra Stationsområdet innebär detta att en stor del av parkeringarna förläggs i garage under mark. Parkeringsstalet anges till 0,7 bilplatser/bostadslägenhet. För kontor anges 15 bilplatser/ 1 000 kvm kontor och 40 bilplatser/1000 kvm handel. Cykelparkering föreslås inordnas på kvartersmark.

Parkstråk

Vasastadens klassiska nord-syd riktning används som utgångspunkt i planeringen av området och gör det till en integrerad del av Vasastaden. Mitt i området anläggs Norrtullsparken som det centrala grönstråket i öst-västlig riktning. Den bildar en grön länk mellan Hagaparken, Bellevueparken och Karlbergs Slottspark. Hälsingeparken bildar ett nord-sydligt grönstråk mellan Vasastaden och Nya Karolinska sjukhuset.

Trafikkontorets synpunkter

Kontoret lämnar i huvudsak synpunkter på trafikförsörjning, användande av allmän platsmark samt avfallshantering.

Kollektivtrafik

Tunnelbana

Tunnelbana till Karolinska har varit en grundläggande förutsättning för planeringen av Norra stationsområdet och Nya Karolinska sjukhuset. En tunnelbana minskar trafikbelastningen på ytvägnätet och är ett miljövänligt och ett mycket kapacitetsstarkt trafikslag. Prognoser visar att ca 30 000 resenärer per dygn förväntas utnyttja tunnelbanan när Norra stationsområdet är färdigbyggt. Behovet av kompletterande busstrafik blir betydligt mindre än med andra alternativ eftersom tunnelbanan har hög attraktivitet hos resenärerna. I april 2009 fick AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) i uppdrag av sin styrelse att studera alternativa förslag till tunnelbana. SL ska återrapportera uppdraget under hösten 2009 för beslut om fortsatt inriktning.

En annan kollektivtrafiklösning än tunnelbana innebär att planeringsförutsättningarna påtagligt förändras. Följden är att ytterligare utredningar måste göras för att klargöra konsekvenserna för ytvägnät och gatuutformning. Sannolikt behöver detaljplanen justeras vilket i sin tur påverkar tidsplanen för hela överdäckningsprojektet innan detaljplanen kan antas.

Konsekvenser som måste klargöras är framförallt omhändertagandet av ökad yttrafik på innerstadens befintliga gatunät, utrymme för och placering av hållplatser, regleringsplatser, depålågen, påverkan på cykel- och gångbanor. Detta för att undvika osäkerhet i genomförande och kostnader. Framkomligheten på flera huvudgator i norra innerstaden med begränsad kapacitet påverkas väsentligt vilket måste studeras. Konsekvenser för strategiska platser i närheten av planområdet, bl.a. S:t Eriksplan och Odenplan, bör studeras. Odenplans betydelse som knutpunkt, bl.a. i samband med Citybanans öppnande leder i sig till mer busstrafik.

Två alternativ till tunnelbana har tidigare studerats i SL:s lägesrapport till förstudie om kollektivtrafik till Karolinska/ Norra Station. Varken renodlad bussförsörjning eller spårvagnslösning bedömdes ge tillräckligt god måluppfyllelse. Oavsett alternativ ökar behovet av busstrafik markant. Studien visar även att antalet resenärer med spårvagn jämfört med tunnelbana blir avsevärt lägre.

Busstrafiken i planförslaget

Ett flertal busslinjer kommer att få hållplatser vid Karolinska plan. Flera busslinjer kommer att vända i nord-östra delen av Karolinska området. Höga krav ställs på god planering och utrymme. T.ex. måste avståndet mellan korsningarna

Solnavägen/Sjukhusets entrégata och gatan söder om Karolinska plan sannolikt utvidgas. Det är av stor vikt att utformningen av busstorget på Karolinska plan och gatan mot torget samordnas med Solna. För att begränsa genomfartstrafiken längs Norra Stationsgatan föreslås att delen mellan Sankt Eriksgatan och Dannemoragatan utformas som bussgata. Utformningen får inte hindra för uttryckningstrafik. Angöring till fastigheter måste tillåtas och ordnas på ett bra sätt.

Gatutrafik



Biltrafik, Figur 2

I den fördjupade översiktsplanen för Karolinska och Norra Station föreslås Dalagatan vara öppen för trafik. På grund av alltför stora nivåskillnader bl.a. beroende på Värtabanan föreslås istället i planremissen att Hälsingegatan är öppen för trafik. Konsekvensen blir ökade trafikflöden genom området men minskade flöden på Solnabron och Gävlegatan. Det blir lättare för trafiken att röra sig i öst-västlig riktning genom området. Kontoret konstaterar att detta förslag är det enda som är realistiskt att genomföra.

Beträffande trafikföringen runt Norrtullsparken, se figur 2, anser kontoret att den bör ändras från nuvarande förslag med enkelriktade gator i vänstertrafik till att bli

dubbelriktade. Syftet är att underlätta orienterbarheten och tillgängligheten för kvarteren runt parken.

Gatuutrymme

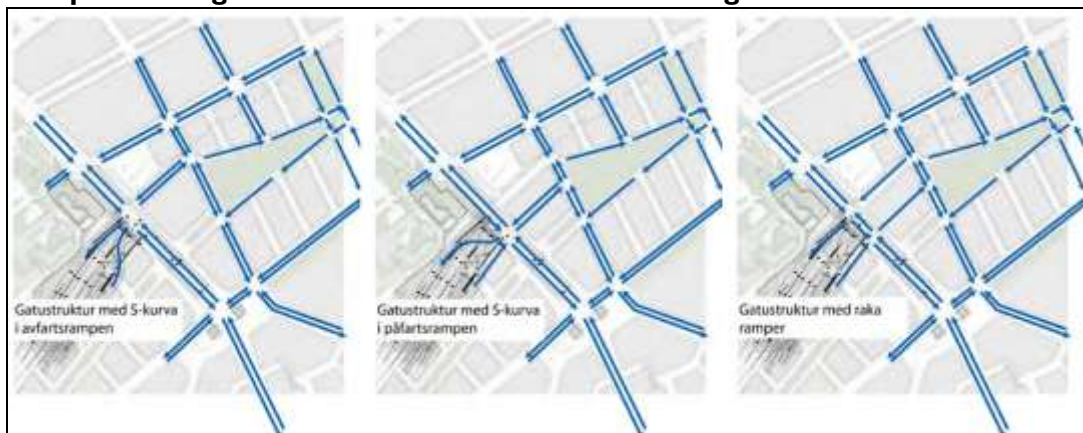
Mellan Gävlegatan och S:t Eriksgatan redovisas att ett antal lokalgator med dubbelriktad trafik och 14 meters bredd mellan husen. Denna utformning gör att gatorna har funktionen bostadsgata med måttlig trafik. Detta för att flertalet sannolikt blir s.k. säckgator och saknar vändmöjlighet för långa fordon. Även gångbanebredderna har karaktär av bostadsgata. För att förbättra standarden på körbanebredder och gångbanebredder föreslår kontoret att man i det fortsatta arbetet överväger att bredda sektionerna. Västra sidan om Hälsingeparken bör kompletteras med en trottoar vid fasad mot angöringsgatan.

Norrbackagatans förlängning, lokalgatan längst västerut, kommer med stor sannolikhet inte att kunna trafikeras med bil till det norra kvarteret eftersom gatan måste passera över avfartsrampen från Essingeleden och Klarastrandsleden. Angöringen till detta kvarter måste studeras vidare.

Vid icke planerade tunnelstopp, t.ex. olycka, ska möjlighet finnas att leda ut trafiken på Norra Stationsgatan. Med hänsyn till detta är det viktigt att Norra Stationsgatan utformas för att klara stora och tunga fordon. Om angöring ska kunna tillåtas utmed Norra Stationsgatan mellan korsningen Norra Stationsgatan/Gävlegatan och 80 meter österut behöver Norra Stationsgatan få en annan sektion än den föreslagna. Gångbanornas bredd bör öka från 2,5 m till 3,5 – 4 m, dvs. standard för huvudgata. Vid Torsplan behöver Norra Stationsgatan ett bredare gatumått än vad som redovisas. Detta påverkar sannolikt placeringen av tornen.

Den ökade trafiken gör att korsningen Hälsingegatan/S:t Eriksgatan måste studeras vidare och signalregleras. Kompletterande utrymme för att möjliggöra vänstersvängar behövs. I det fortsatta arbetet är det viktigt att se över behovet av att signalreglera korsningar och hur dessa kan samordnas för att minska väntetiderna för gående och cyklar. Det är också viktigt att försöka minimera konflikterna mellan gående och cyklister i korsningarna.

Rampanslutning till/från Klarastrandsleden och Essingeleden



Figur 3, Rampanslutningar till Solnabron

Med planremissen följde en bilaga Trafik PM i vilken anges tre förslag på utformning av tunnelramper, se figur 3. Två av förslagen innebär att antingen avfarts- eller påfartsrampen får en s-formad plangeometri, det tredje förslaget innebär att korsningen delas och att båda ramperna blir raka.

Kontoret vill tydligt förorda förslaget med raka ramper. Den raka geometrin ger siktfordelar och framkomligheten i gatukorsnet med Solnabron förbättras då samordningen i trafiksignalerna underlättas. Det är viktigt att avfartsrampen från E4/E20 får god kapacitet. Snittet vid Norra Stationsgatan är mycket störningskänsligt och klassas idag som en av regionens större flaskhalsar för biltrafik. Rampen är också en del av omledningsvägnätet för E4/E20 och vid en olycka har den därmed en viktig funktion med krav på god framkomlighet.

Fördjupade studier visar att s-rampen får mycket låg standard på horisontal- och vertikalradier beroende av komplicerade höjdförhållanden. De snäva radierna medför att sikten blir dålig och att hastigheten för biltrafiken måste hållas låg (30 km/tim). Långa fordon riskerar att behöva ta mer än det egna körfältet i anspråk i kurvan, vilket bidrar till låg trafiksäkerhetsstandard. Kapacitetsstudier visar att framkomligheten och samordningen i trafiksignalerna på Solnabron blir lidande. Om genomströmningen av fordon i gatukorsnet blir begränsad är risken för köbildning på rampen större vilket i sin tur kan orsaka störningar i det nationella vägnätet.

Gång- och cykeltrafik

Torsgatan/Solnabron och Sankt Eriksgatan utgör två av stadens största cykelstråk norrut och måste ges god kapacitet. Gång- och cykelbron över Norrtullsplatsen samt övriga kombinerade GC-vägar i området bör göras tillräckligt breda för att

gång- och cykeltrafik ska kunna separeras på den. Tillräckliga mått finns i planeringshandboken "Cykeln i staden". Behovet av dubbelriktade cykelbanor söder om och längs Sveavägen, cykelpassager och omloppstider bör utredas ytterligare i det fortsatta arbetet.

Angöring och parkering

Norra Stationsområdets karaktär med tät stad och komplexa konstruktioner under mark för väg och spår ställer särskilda krav på parkering och angöring. Parkeringstalen bedöms vara en rimlig nivå med hänsyn till det centrala läget. De garage som byggs kommer att behöva samutnyttjas. Det är viktigt att garagen placeras på strategiska ställen så att parkering kan samordnas mellan olika kvarter. Garagens in- och utfarter måste placeras så att spridningen blir så stor som möjligt och att större garage inte lokaliseras till lokalgatunätet, då det kan skapa höga bilflöden. För att minska konfliktriskerna bör garage vars in- och utfarter korsar gång- och cykelbanor inte rymma ett för stort antal bilar.

Parkering och angöring kommer att tillåtas på de flesta gatorna i området, där så är möjligt utan att minska framkomligheten och trafiksäkerheten för andra trafikanter. Det är särskilt viktigt att studera hur parkering och angöring påverkar framkomligheten på huvudgatorna, som t ex Solnabron och Norra Stationsgatan.

Planen förutsätter generellt att den nedersta våningen i alla kvarter reserveras för kommersiella lokaler och att en större koncentration av kommersiella aktiviteter i gatans nivå förväntas mot Norra Stationsgatan och Norrtullsparken. Detta ställer höga krav på angöringsmöjligheterna på gatorna.

Det centrala läget gör det troligt att många väljer att cykla. Det viktigt med lättillgängliga parkeringsmöjligheter i tillräcklig mängd. Parkeringstal för cyklar anges i planeringshandboken "Cykelparkering i staden".

Tillgänglighet för funktionshindrade

Områdets topografi samt gatornas orientering medför att flera gator får branta lutningar, som på många platser överskrider stadens riktlinjer för brantast tillåtna lutning för ramper på allmän plats, dvs. 5 procent. Detta kommer att göra området delvis svårtillgängligt för personer med rörelsenedsättning. En medellutning på 5 procent blir dessutom alltid brantare i verkligheten eftersom gångytan måste vara plan utanför entréerna, vilket innebär att lutningen måste tas upp på en kortare sträcka.



För att göra området tillgänglig för funktionshindrade föreslår kontoret att utformningen av gatorna ses över så att planare gator skapas där så är möjligt. Komplettering med hiss kan bli nödvändig för att göra området tillgängligt för personer med rörelsenedsättning.

Ett flertal nya trappsystem finns i planen. Dessa bör kompletteras med hiss. Utformningen av Norrtullsterrassen och Hälsingeparken måste ses över så att de blir tillgängliga. Dalagatans trappsystem kan behöva kompletteras med hissar. Utemiljö och hus måste förses med handledare, hiss till garageplan och tillgängliga entréer. En utgångspunkt oavsett lösning är att följa riktlinjerna i handboken "Stockholm – en stad för alla".

Beträffande angöring är det viktigt att planen ger förutsättningar för att stadens riktlinjer gällande angöringsavstånd (maximalt 10 meter) ska kunna uppfyllas för samtliga byggnader. På de platser där bostadshusen inte kan förses med parkeringsgarage i källarplanen är det extra viktigt att det är möjligt att parkera maximalt tio meter från entrén. Det ska vara möjligt att anordna en handikapparkeringsplats i husets absoluta närhet. Generellt är det viktigt att det både går att angöra husen via garageplan och på gatumark, eftersom besökare och färdtjänst ofta inte har möjlighet att komma in i garaget.

Den s.k. Stockholmsmodellen för övergångsställen, ommarkerade gångpassager och genomgående gångbanor bör användas i hela området. En övergång till annan modell i kommungränsen skulle vara förvirrande och eventuellt även trafikfarlig för personer med synnedsättning

Stadmiljö

De planerade kvarteren jämförs i gestaltnings- och kvalitetsprogrammet med 1920-talsbebyggelsen i Rödabergsområdet. Kvarteren kommer att ha ungefär samma storlek. Husen i Rödabergsområdet har fyra våningar. Den nya bebyggelsen föreslås få upp till 13 våningar. För dessa höga byggnader skulle större kvarter passa bättre. Större kvarter innebär även färre gator som därmed kan tillåtas vara bredare än de ca 14 meter som föreslås i planen.

Kvarterens små innergårdar kommer att vara solbelysta helt eller delvis mellan klockan 9.00-11.00 vid vår- och höstdagjämning. Förskolor planeras att integreras i bostadskvarteren. De kommer alltså att ha små och mörka gårdar att vistas på, gårdar som också ska kunna nyttjas av alla boende. I planbeskrivningen anges att en funktionell och välplanerad bostadsgård kommer att finnas inom varje bostadskvarter. Med den föreslagna kvartersstorleken blir detta svårt att uppnå.

Redovisade gatusektioner indikerar att träden kommer att placeras i dubbla och tredubbla rader. Detta gröngör gaturummet men innebär även att träden måste beredas utrymme både ovan och under mark.

Gestaltningssprogrammet bör kompletteras med ett belysningsprogram för området. Stolpars placeringar måste bearbetas.

Park

Norr tullsparken beskrivs som en grön och lummig park för rekreation för de kringboende. Parken är långsträckt men till större delen synnerligen smal. På den smalaste delen ca (80 meter) är den så smal som 15 meter. Detta kommer att innebära att ytan förmodligen måste vara hårdgjord, gräsmatta klarar knappast av det slitage som kommer att uppstå här. I hela parken är bullernivån över 55 dB(A) och i stora delar över 60dB(A). Parkens föreslagna form motarbetar de kvaliteter som önskar uppnå med parkstråket. Med denna form skulle parkens yta behöva mångfaldigas för att kunna uppnå de kvalitéer som beskrivs i planbeskrivningen.

Avfall

För avfallshantering föreslås sopsugssystem och utrymme för återvinning. Beträffande sopsugssystemet är det nödvändigt att reservera tillräcklig plats för uppsamlingsterminal som trafiksäkert kan angöras av containerlastbilar. Grovsopor, farligt avfall och återvinningsmaterial enligt producentansvaret måste också på ett betryggande vis kunna tas om hand inom området. Det är i nuläget osäkert hur länge återvinningscentralen i Vanadisberget kommer att vara tillgänglig.

Tider

Utbyggnaden av Norra Stationsområdet kan börja under 2010 med en första etapp som kan byggas parallellt med intunnlingen av E4/E20. En viktig förutsättning för den första etappen är också att Norra Stationsgatan kan komma igång under våren 2010. Intunnlingen utförs som tre tunnlar för väg E4 /E20 med två tunnelrör för södergående trafik och ett tunnelrör för norrgående trafik. Tunnlarna för södergående trafik måste vara färdigställda innan Norra Länken öppnas för trafik 2015 annars riskeras tunnelarbetena att bli mer komplicerade och kostsamma. Norrgående tunnelrör färdigställs 2016. Tidplanen förutsätter att intunnlingsarbetena kan påbörjas senast vid årsskiftet 2010/2011. Järnvägstunneln beräknas ta ca två år att genomföra och kan påbörjas omkring 2016. Arbeten med flytt av Värtabanan till temporärt läge behöver påbörjas redan under hösten 2009.



Arbeten med förberedelse för den temporära förläggningen av E4/E20 behöver starta under 2009.

Ekonomi

Planen innehåller en stor volym gator och konstbyggnader som kommer att förvaltas av trafik- och renhållningsnämnden och belasta nämndens budget. Kostnaderna för drift och underhåll av tunnlar för E4/E20 samt Värtabanan uppskattas till 5-10 mnkr per år. Budgetanslagen till nämndens verksamhet förutsätts uppräknas motsvarande kostnaderna för tillkommande ytor.

Kostnader och konsekvenser av materialval behöver noga analyseras. Erfarenheter från andra nybyggnadsprojekt visar att en hög ytstandard kan innebära att nämndens kostnader fördubblas. Vid utformning av gatuytorna så att det försvårar gatudriften såväl sommartid som vintertid medför detta också betydande kostnader. De föreslagna träden kommer att innebära ökade drift och underhållskostnader för staden.

Trafikkontorets förslag

Kontoret delar i huvudsak inriktningen i förslaget till detaljplan. Utvecklingen av Norra Stationsområdet kommer att påverka trafiken på en mer övergripande nivå än detaljplanenivån som remissen avser. För närvarande har AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) i uppdrag att undersöka alternativ till en tunnelbana till Karolinska. Tunnelbanedragningen har varit en grundläggande förutsättning i planeringsarbetet. Om förändringar i planeringsförutsättningarna ska göras är det av yttersta vikt att kompletterande utredningsstudier görs snarast. Kontoret föreslås få i uppdrag att i samråd med övriga berörda parter utreda konsekvenser för gatunätet vid val av alternativ kollektivtrafikförsörjning.

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden beslutar att överlämna och åberopa trafikkontorets tjänsteutlåtande. Samt förklarar ärendet omedelbart justerat.

Slut