



EXPLOATERINGSKONTORET TRAFIKKONTORET

2008-04-24
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR E2007-512-00900:3
DNR T2007-512-01604

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

Till
Exploateringsnämnden
2008-05-19
Trafik- och renhållningsnämnden
2008-05-20

Kontaktperson trafikkontoret
Gunilla Brogren
Trafikplanering Innerstad
Planering och framkomlighet
Telefon: 08-508 262 61
gunilla.brogren@tk.stockholm.se

Fördjupning av två översiktsplaner Karolinska – Norra Station.

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som inlägg överlämna och åberopa exploateringskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Förklara paragrafen för omedelbart justerad.

Krister Schultz

Magdalena Bosson

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden har som underrättelse om utställning översänt ”Fördjupning av två översiktsplaner Karolinska – Norra Station”. Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden väljer att lämna synpunkter på utställningshandlingen då revideringar gjorts i förhållande till samrådshandlingen.

Norra Stationsområdet är ett av kommunfullmäktige utpekat angeläget stadsbyggnadsprojekt. I Stockholms översiktsplan 1999, som antogs av kommunfullmäktige 1999, pekas Norra Stationsområdet ut som ett av 12



stadsutvecklingsområden. Utbyggnaden av Norra Stationsområdet stämmer väl in på översiktsplanens inriktning att bygga staden inåt på redan ianspråktagen mark.

Karolinska - Norra Stationsområdet har ett centralt läge i staden och regionen. Området har förutsättningar att utvecklas till en självklar del av innerstaden med bostäder, arbetsplatser, service och kultur och samtidigt vara ett centrum för världsledande forskning och högspecialiserad sjukvård. Stadsutvecklingen i full skala inom området förutsätter en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan. Tidpunkten för utbyggnaden är av strategisk betydelse då den samordnas med Norra länkens utbyggnad. Överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan är mycket kostsam.

Trafikkontoret betonar vikten av framkomlighet i samband med genomförande av projektet då E4/E20 och Solnabron utgör infrastruktur av riksintresse respektive regionalt intresse ur framkomlighetssynpunkt.

Kontoren delar i huvudsak inriktningen i förslaget till översiktsplan. En förutsättning för stadsutveckling inom området är dock att finansieringen kan lösas och att samordning av tidplaner och investeringar sker mellan berörda aktörer. Betydelsen av de förändringar som gjorts gentemot samrådsförslaget, bl a kvarters- och gatuutformning med sammanhängande trafikanalys, exploateringsgrad och markanvändning måste studeras vidare då fördjupade studier inte hunnits med i samma omfattning för den nya kvartersstrukturen som för samrådsförslagets utformning.

Bakgrund

Stadsbyggnadsnämnden har skickat förslag till Fördjupning av två översiktsplaner Karolinska-Norra Station på utställning.

Fördjupningen av översiktsplanerna för Karolinska – Norra Station omfattar ett gemensamt stadsutvecklingsområde över kommungränsen. Fördjupningen utgör ett gemensamt dokument och behandlar området på en strategisk övergripande nivå som är avsedd att fungera som program för detaljplaner i respektive kommun.

Syftet med fördjupningen av översiktsplanerna Karolinska – Norra Station är bl a att skapa förutsättningar för en integrerad stadsmiljö med bostäder, kontor, handel, forskning och ett nytt universitetssjukhus intill Solnavägen. Norra länken /E4/E20 däckas över från Solnabron till Norrtull. Sambanden stärks mot Solna och Stockholms innerstad, till omgivande grönområden samt öst-västliga



förbindelser inom Vetenskapsstaden. Förslaget syftar också till att förbättra kollektivtrafiken till och från området.

Planförslaget innebär förändringar som kan medföra betydande miljöpåverkan, varför en miljökonsekvensbeskrivning upprättas till planen. Utställning av planförslag och miljökonsekvensbeskrivning pågår under tiden 14 mars – 9 maj 2008.

Samtidigt med översiktsplaneringen har arbete påbörjats med detaljplan för den första utbyggnadsetappen med en tät och hög stadsbebyggelse vid Norra Station. Samråd kring den första detaljplanen beräknas ske hösten 2008. Arbete med den första detaljplanen i Solna har också påbörjats och beslut om samråd beräknas ske före sommaren. Förslaget till fördjupad översiktsplan för Karolinska- Norra Station finns i sin helhet att läsa på www.stockholm.se/sbk

Förslag till fördjupning av översiktsplaner

Planförslaget innebär att området inom de båda städerna omvandlas med 6 000 nya bostäder, ett nytt universitetssjukhus, service, arbetsplatser och lokaler för avancerad forskning och utbildning. Det får omkring 12 000 nya invånare och mer än 30 000 arbetsplatser.

Förslaget är inte genomförbart utan stora investeringar i infrastruktur. De närmaste 10-20 åren är i dessa avseenden strategiska. En överdäckning av Norra Stationsområdet med tunnlar för väg och järnväg måste samordnas med den utbyggnad av Norra länken öster om Norrtull som nu pågår. Planerna på ett nytt universitetssjukhus ger möjlighet att samordna förnyelsen på Solnasidan med stadsutvecklingen av Norra Stationsområdet, liksom med utbyggnaden av Citybanan och en ny tunnelbanegren från Odenplan.

Förlängningen av Vasastadens gatunät förenar Stockholms innerstad med Karolinska, samtidigt som stråket till Solna Centrum stärks. Genom utvecklingen inom området kan också de östvästliga sambanden stärkas inom Vetenskapsstaden. En hög andel boende, kultur och offentligt liv kan tillsammans med vård, forskning och utbildning, bidra till en levande stadsmiljö.

Stadsutvecklingsområdet innehåller flera park- och torgrum. Till omgivande parkområden som Hagaparken och Karlbergs Slottspark avses gång- och cykelförbindelserna att utvecklas.

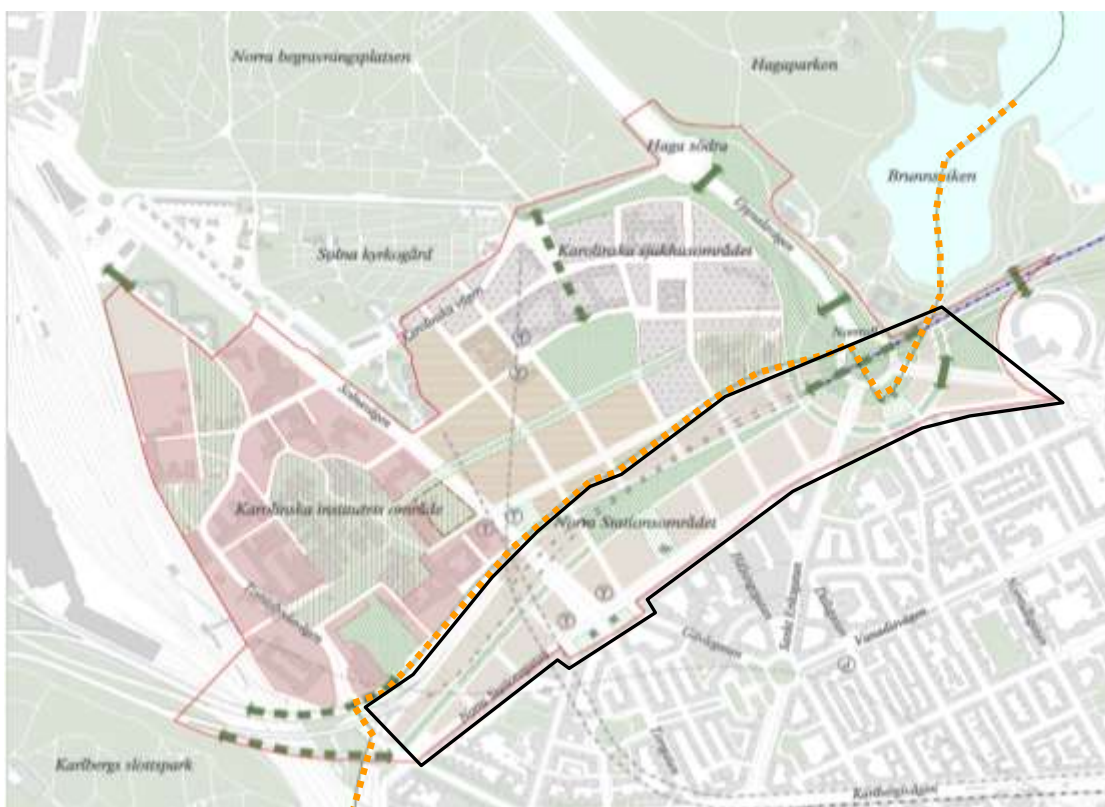
Delområde Stockholm – Norra Station

Inom Norra Stationsområdet planeras en mycket tät blandad stadsbebyggelse för bostäder och kontor som följer innerstadens karaktär. Totalt inryms inom området ca 600 000 kvm BTA fördelat på drygt 400 000 kvm bostäder (ca 4 000 lägenheter) och knappt 200 000 kvm kommersiella lokaler.

Förändringar som gjorts i förhållande till samrådshandlingen är bl a att parkrummet har ändrat läge vilket också innebär förändringar i kvarters- och gatustruktur. Områdets bärande motiv i öst-västlig riktning blir parkrummet som avser lösa de kommunikationsbehov för gång- och cykeltrafik som finns mellan Karolinska Institutet och Vetenskapsstaden samt mellan Karlbergs Slottspark och Hagaparken. Det så kallade Klockhuset bevaras på sin ursprungliga plats inom en torgbildning i anslutning till det öst-västliga parkrummet.

Strukturen väster om bron gestaltas i huvudalternativet med en förlängd överdäckning norrut. Det är inte klarlagt att denna utformning fungerar varför en alternativ struktur, mer lik samrådsförslagets struktur för västra sidan, också redovisas.

Norra Stationsgatan är i utställningsförslaget områdets huvudgata för bil- och kollektivtrafik och gestaltas som en sammanhängande huvudgata.





Jämförelsealternativ och nollalternativ

Jämförelsealternativ och nollalternativ är oförändrade gentemot samrådsförslaget.

Analys och konsekvenser / Exploateringskontorets och trafikkontorets synpunkter

I stadens översiktsplan 1999 som antogs av kommunfullmäktige 4 oktober 1999 pekades Norra Stationsområdet ut som ett av 12 stadsutvecklingsområden. Området utgör en stor framtida utvecklingsresurs för en blandad och varierad stadsbebyggelse. Området stämmer väl överens med inriktningen i översiktsplanen att bygga staden inåt på redan exploaterad mark. Kontoren kan konstatera att förslaget till fördjupad översiktsplan för Karolinska – Norra Station möjliggör en stadsutveckling inom Norra Stationsområdet i överensstämmelse med översiktsplanen.

Värtabanan

Planförslaget bygger på att Värtabanan med godstrafik till och från Värtahamnen/Frihamnen däckas över. Överdäckningen dimensioneras för godstrafik. Så länge Värtabanan trafikeras med godstrafik och järnvägsfärjor är utgångspunkten för Banverkets planering av Norra Station att tre spår behövs när området står färdigt. Staden och Banverket följer och analyserar förändringar i området som kan påverka behovet av antalet spår samt spårlängder. Exploateringskontoret anser att behovet är två spår, eller möjligen ett spår, med hänvisning till koppling till hamnen och en förändrad containerhantering.

Tunnelbana

Förslaget till fördjupad översiktsplan har som utgångspunkt att tunnelbanan förlängs från Odenplan till Karolinska. Ett nytt universitetssjukhus och ett stort antal tillkommande boende och arbetande gör att behovet av spårbunden kollektivtrafik stärks. Tunnelbaneupp gångarnas placering och vilka miljöer/trafikmiljöer som skapas runt dessa är mycket viktigt. Viktigt med samordning av utbyggnad av tunnelbana och övriga byggnationer. Utan tunnelbana måste hela gatunätet i förslaget omvärderas. SL arbetar nu med att ta fram en förstudie för denna tunnelbanegren. Samråd kring förstudien ”Ny tunnelbana mellan Odenplan och den nya stadsdelen Karolinska - Norra Station” pågår under maj. Utbyggnad beräknas starta ca 2012.

Trafik och gata

Områdets höjdsättning bör arbetas igenom i det vidare arbetet så att ett fungerande gatunät med acceptabla lutningar erhålls och att få höjderna rent allmänt att stämma. Utformningen av gatunätet har stor påverkan på tillgänglighet och framkomlighet i norra innerstaden varför bl a anslutningar och korsningspunkter



behöver studeras vidare. Även utformning av gc-nätet bör ses över tillsammans med exploateringskontoret och trafikkontoret.

Trafikalstring och prognosmodeller som nyttjas i förslaget är osäkra och bör ses över i det fortsatta arbetet.

Uppskattade trafikflöden tar inte hänsyn till trängselskatterna. Ett tullgränssnitt går genom aktuellt område varför trafikflödena bör ses över innan gatubredder och korsningar låses i detaljplanearbetet.

Korsningen Solnabron - ramperna är en av de viktigaste korsningarna som bör studeras vidare. Det som i planförslaget angivits som bussgata bör ligga mittför rampernas anslutning till Solnabron och ramperna från Essingeleden samt Klarastrandsleden bör dras ihop till en punkt för att minska korsningens utbredning samt förtydliga korsningen. Kontoren anser att gatan som benämns bussgata inte enbart ska används som bussgata. Det är viktigt att trafiksystemet fungerar i denna primära anslutningspunkt.

Norra Stationsgatan kommer även i framtiden att vara ett viktigt cykelstråk. Det är därför viktigt att detta blir belyst i förslaget samt i det fortsatta detaljplanearbetet.

Alla genomförandelösningar bör konsekvensstuderas noggrant då byggtiden är så lång. Viktigt är att Norra Stationsgatan och Torsgatan fungerar för lokaltrafik och boende under hela byggtiden. Norra Stationsgatan kan inte ta all byggtrafik samt del av E4/E20 vid intunnlingen. Trafikkontoret betonar också vikten av framkomlighet i samband med genomförande av projektet då E4/E20 och Solnabron utgör infrastruktur av riksintresse respektive regionalt intresse ur framkomlighetssynpunkt.

Ny utformning av trafikplats Haga Södra bör konsekvensstuderas bl a med avseende på framkomlighet.

Öst-västliga förbindelser

Området omgärdas av de stora park- och naturområdena Karlbergsparken, Norra Djurgården och Hagaparken. Det nya parkrummet tillsammans med planer för ett gång- och cykelstråk vid järnvägsbron samt en allé väster om Solnabron avser lösa kommunikationsbehoven i öst-västlig riktning. Kontoret anser att förslaget behöver studeras vidare för att klargöra höjdmässiga konsekvenser vid Norrtull, dimensionering och anslutning av en gc-bro samt tekniska/ekonomiska konsekvenser för kvarteren väster om Solnabron. Den huvudsakliga FÖP-strukturen bedöms fungera även om justeringar kan komma att behöva göras.

Friytorna inom området är inte tillräckliga för de boende. Det är därför viktigt att arbeta aktivt med komplement till Norrtullsparken i form av välplanerade gårdar och en aktivitets- och idrottspark som innehåller möjligheter till aktiviteter för lite större barn. Det är också viktigt att skapa bra kopplingar till Hagaparken så att den bli lättillgänglig för de boende i området. Byggnaderna gestaltas så att ljusinsläpp på gårdar och park blir så bra som möjligt för att skapa attraktiva miljöer i stadsstrukturen.

Tidplan

Utbyggnaden av Norra Stationsområden kan börja under 2010 med en första etapp vilken kan byggas parallellt med intunnlingen av E4/E20. Intunnlingen av vägområdet måste vara färdigställd innan Norra länken öppnas för trafik preliminärt 2015. Den extra trafik som Norra länken medför kommer annars att medföra att byggnadsarbetena för tunnelarna blir onödigt komplicerade och kostsamma. De båda vägtunnelarna för E4/E20 som beräknas ta omkring 5 år att färdigställa föreslås byggas samtidigt för att minska den totala byggtiden. Om vägtunnelarna ska hinna bli färdigställda innan Norra länken öppnas måste de påbörjas senast under mitten av år 2010. Den tidsmässigt efterföljande järnvägstunneln beräknas ta ca 2 år att genomföra och kan påbörjas omkring 2015.

Exploateringskontoret kan konstatera att tiden fram till dess att intunnlingen måste påbörjas är knapp. Det är därför av största vikt att Vägverkets arbete med arbetsplan för intunnlingen har högsta prioritet och kan ske skyndsamt. Det är också viktigt att detaljplanearbetet fortskrider så att första detaljplanen kan antas under 2009. Kontoret konstaterar att det kommer bli svårt att samordna arbetet med stadens, och även Solna stads, detaljplan och Vägverkets arbetsplan tidsmässigt. Det är viktigt att staden gentemot Vägverket betonar vikten av en snabb planeringsprocess på Vägverket så att genomförandet inte försenas. En viktig förutsättning för den första etappen är också att Norra Stationsgatan kan byggas om tidigt till sin slutliga utformning.

Frågor för kommande detaljplanering

Kontoren konstaterar att flera av de frågor som den fördjupade översiktsplanen belyser behöver utredas vidare inom ramen för detaljplanearbetet. Kvarters- och gatutformning och gatufunktion, exploateringsgrad och markanvändning bör studeras vidare då fördjupade studier inte hunnits med i samma omfattning för den nya kvartersstrukturen som för samrådsförslagets utformning.

Struktur, kvarterstformning och markanvändning för området väster om Solnabron behöver studeras vidare och vilka tekniska och ekonomiska möjligheter



som finns att utöka det överdäckade området väster om bron. Höjdförhållanden och förutsättningar att klara bebyggelse i kvarteren närmast Norrtull behöver ytterligare studeras. Eventuellt behov av förtida förstärkningar av de tunnlar som nu byggs inom projektet Norra länken behöver utredas liksom möjligheter till och utformning av en kombinerad järnvägs-/gång- och cykelbro.

Behovet av kommunal service (förskolor, skola och äldreomsorg) och placering av denna behöver uppmärksammas. Miljöfrågorna såsom buller och luftkvalitet behöver analyseras vidare under det kommande detaljplanearbetet. Kontoret kan konstatera att den fråga som sannolikt kräver mest uppmärksamhet under det fortsatta arbetet är överdäckningens konstruktion med hänsyn till risk samt kapacitet på E4/E20 genom området. Även dagvattenproblematik, ev förekomst av fornlämningar samt förhållandet till Nationalstadsparken behöver belysas i det kommande arbetet.

Jämförelsealternativets nackdelar

Kontoren vill betona de stora nackdelar som jämförelsealternativet medför. Utan överdäckning av väg- och spårområde sker ingen gemensam stadsutveckling i området. Stockholm och Solna utvecklas var för sig skilda av trafiklederna. Den gemensamma visionen för området kommer då sannolikt inte kunna förverkligas. Jämförelsealternativet innebär att dagens situation kvarstår med negativa konsekvenser av trafiken i form av buller och luftkvalitetsproblem samt det intrång i stadslandskapet som infrastrukturen orsakar.

Ekonomi

Exploateringskontoret har i sitt inriktningsbeslut för Norra Stationsområdet, som beslutades av nämnden 2007-04-19 redovisat de ekonomiska förutsättningarna för stadsutveckling vid Norra Stationsområdet. Kontoret kan konstatera att stadsutvecklingen innebär betydande investeringar i infrastruktur tidigt i processen medan intäkterna kommer under hand som området bebyggs. En förskjutning av tidplanen för projektet innebär merkostnader för projektet som helhet eftersom framför allt intäkterna kommer senare än beräknat. Kontoret vill därför betona vikten av att tidplanen hålls samt att den höga exploatering, som är en annan viktig förutsättning för projektets ekonomi, bibehålls. Båda kontoren vill framföra vikten av att förhandlingar inleds med parterna i området kring samordnad planering och finansiering av större investeringar för att förbättra projektets ekonomiska förutsättningar och få en fungerande utbyggnad.



Exploateringskontorets och trafikkontorets förslag

Kontoren konstaterar att förslaget till fördjupad översiktsplan för Karolinska – Norra Station möjliggör en stadsutveckling inom Norra Stationsområdet i överensstämmelse med översiktsplanen.

Kontoren delar i huvudsak inriktningen i förslaget till översiktsplan. En förutsättning för stadsutveckling inom området är dock att finansieringen kan lösas och att samordning av tidplaner och investeringar sker mellan berörda aktörer. Det är av stor vikt att tidplanen för utbyggnaden inte förskjuts samt att den höga exploatering som föreslås inom Norra Stationsområdet bibehålls i det fortsatta arbetet. Exploateringskontoret vill också betona vikten av en samordnad planering och finansiering mellan parterna i projektet för att förbättra projektets ekonomiska förutsättningar och även underlätta utbyggnaden. Kontoret förslår att Exploateringsnämnden och Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att överlämna och åberopa exploateringskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Slut