



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

Stadsbyggnadskontoret
Registraturen

Detaljplan för Norra Station. Svar på utställningshandling okt 2009.

Stadsbyggnadskontoret har på remiss översänt utställningshandling till detaljplan för del av Vasastaden 1:16 mm (Norra station) för yttrande.

Sammanfattning

Kontoret delar i huvudsak inriktningen i utställningen till detaljplanen. Kontoret ser mycket positivt på en utveckling av området.

Förslaget innehåller delar som måste utredas ytterligare. Idag planeras alla gator från Gävlegatan till Dalagatan få en lutning som klart överskrider fem procent mellan Norra Stationsgatan och Norrtullsparken. Kontoret ser allvarligt på det arbetsmaterial vars höjder ger lutningar överskridande normen. Med hänsyn till stadens övergripande mål, att vara världens mest tillgängliga huvudstad 2010, är det orimligt att ett nytt område planeras med så dåliga förutsättningar för personer med rörelsesnedsättning. För att göra området mer tillgängligt vill kontoret att detaljplanen revideras med höjder som medger planare gator där så är möjligt.

För att tillåta en spårvagnslinje på Solnavägen måste gaturummet breddas i sektionen vid torget. Detta är mycket viktigt att ta hänsyn till i det fortsatta plan- och projekteringsarbetet.

In- och utfart från garaget under Torsplan måste ske mot Norra stationsgatan.

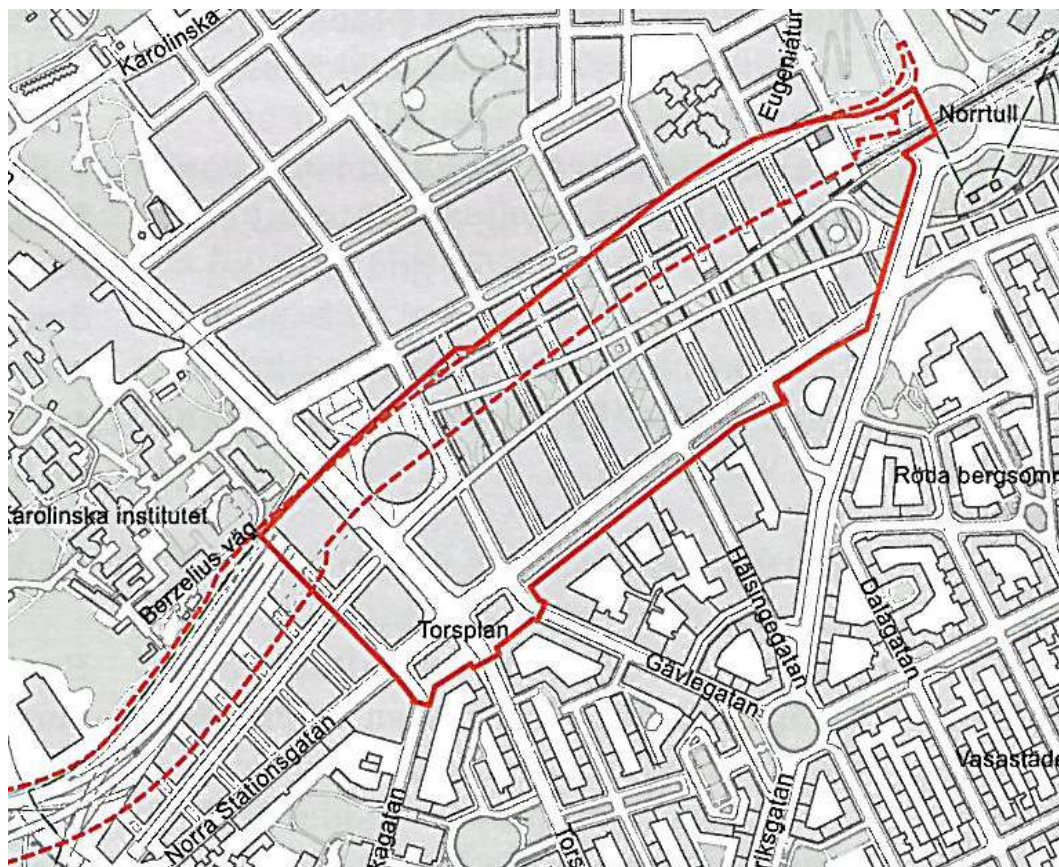
Kontoret ansvarar för skötsel och drift av gatuträd i staden. Kontoret bedömer att gatuträdträd delvis inte kommer att kunna anläggas i enlighet med förslaget.

Parkeringstalen för kontor och handel har halverats sedan samrådshandlingen redovisades för trafik- och renhållningsnämnden. Konsekvenser för detta bör redovisas.

Kostnader och konsekvenser av materialval behöver nog analyseras i det fortsatta arbetet. Erfarenheter från andra nybyggnadsprojekt visar att en hög ytstandard kan

innebära att stadens kostnader fördubblas. Utformning av gatuytor som försvårar gatudriften medför också betydande kostnader.

Planförslaget/utställningshandlingen



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.

Trafikkontorets synpunkter

Kontoret lämnar i huvudsak synpunkter på trafikförsörjning, tillgänglighet, användande av allmän platsmark och gatuträd. Trafikkontoret förutsätter att hänsyn tas till synpunkterna i det fortsatta arbetet.

Tillgänglighet

Gatulutningarna inom delar av området är brantare än fem procent, vilket är högsta tillåtna ramplutning på allmän plats enligt Boverket. Trafikkontoret har tidigare påpekat vilka stora konsekvenser detta får för tillgängligheten för personer med rörelsenedsättning och har i tidigare svar föreslagit alternativa lösningar för att mildra problemen där det går, utan att få någon respons. Kontoret ser allvarligt på det arbetsmaterial som redovisar höjder som ger lutningar överskridande normen.

I och med att konstruktionen av tunneltaken och de ovanpåliggande husen har fortskridit efter att utställningshandlingen har färdigställts, har nivåskillnaderna konstaterats bli ännu högre. Idag planeras alla gator från Gävlegatan till Dalagatan få en lutning som klart överskrider fem procent mellan Norra Stationsgatan och Norrtullsparken. Föreslagna lutningar innebär att förflyttning och angöring på gatumark blir oerhört svårt för många personer med rörelsenedsättning, och helt omöjligt för en del personer inom gruppen. Detta innebär att husen som saknar garage på de aktuella gatorna blir omöjliga eller mycket svåra att ta sig till för denna grupp individer, samt att angöring via garaget blir enda möjligheten i husen med garage. Garageanläggningarna anges ha hiss till gatuplan, men vilka angöringsavstånd det blir till entréerna till husen utan eget garage och vilka lutningar angöringsvägarna har är inte redovisat.

I planbeskrivningen står att en plan yta utanför portarna ska ordnas på fastighetsmark för att tillgängliggöra husens entréer. Hur detta ska ske har inte redovisats, och det är osäkert om det låter sig göras överhuvudtaget om gatan lutar fem-sju procent.

De branta lutningarna i detaljplaneförslaget beror på idag ej existerande underliggande konstruktioner snarare än befintlig topografi. Det gör det tvivelaktigt om staden kan hävda att undantaget från det generella kravet på tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga (som handlar om "terrängen och förhållandena i övrigt") i PBL 3 kap 15§ ska gälla. Med hänsyn till stadens övergripande mål, att vara världens mest tillgängliga huvudstad 2010, är det orimligt att ett nytt område planeras med så dåliga förutsättningar för personer med rörelsenedsättning.

För att göra området mer tillgänglig för personer med nedsatt funktionsförmåga vill kontoret att detaljplanen revideras med höjder som medger planare gator där så är möjligt. Gävlegatan bör ha en lutning på fem procent eller lägre och lokalgatorna mellan Gävlegatan och Hälsingegatan bör planas ut väsentligt. Detta kan till exempel uppnås med en sänkning av den södra parkgatan, genom att parken får en ökad skevning eller att höjdskillnaden mellan gata och park tas upp av murar. En annan möjlighet är att plana ut några lokalgator genom att ta upp höjdskillnaden mellan Norra stationsgatan och lokalgatorna med murar. Lokalgatorna måste då göras dubbelriktade med vändmöjlighet, vilket bedöms vara genomförbart.

Om hissar är nödvändiga för att skapa god tillgänglighet bör dessa läggas inom de planerade byggnaderna och göras öppna för allmänheten.

En utgångspunkt oavsett lösning är att följa riktlinjerna i handboken "Stockholm – en stad för alla".

Trafik

Kollektivtrafik

Tunnelbana till Karolinska har varit en förutsättning för planeringen av Norra stationsområdet och Nya Karolinska sjukhuset. I april 2009 fick dock AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) i uppdrag av sin styrelse att studera andra förslag än tunnelbana och utreda alternativ med spårväg.

Tunnelbana

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 väsentligt mindre än med andra alternativ eftersom tunnelbanan har hög attraktivitet hos resenärerna. För att inte omöjliggöra en framtida utbyggnad av tunnelbanan är det också av stor vikt att göra försvarsarbeten för tunnelbanan.

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. Det är av stor vikt att utformningen av busstorget på Karolinska plan och gatan mot torget samordnas med Solna.

Om tunnelbanan inte byggs

Om tunnelbanan inte byggs bedöms belastningen i gatunätet öka med 5-10%.

Detta eftersom resorna blir långsammare, har lägre kapacitet, sämre tillförlitlighet i tidtabellhållningen samt fler antal hållplatser och kollektivtrafikfordon.

Dessutom kommer fler människor att röra sig i markplanet vilket ger en ökad belastning i biltrafiknätet, som redan idag ligger på eller nära kapacitetsgränsen.

Spårväg

Staden utreder för närvarande vilka konsekvenser en spårväg får lokalt om den dras längs med Solnavägen. Utredningen pekar mot att gatusektionen vid Karolinska plan behöver breddas med åtminstone ett körfält (ca. 3,5 meter), vilket måste utredas vidare snarast. Detta är mycket viktigt att ta hänsyn till i det fortsatta arbetet. Det är även viktigt att hänsyn till spårväg tas i den kommande projekteringen delvis för att undvika oväntade kostnader, exempelvis för eventuella förstärkningsåtgärder, ledningsomläggningar och behov av gångtunnel från hållplats.

Buss

Ett alternativ där enbart buss kollektivtrafikförsörjer området håller för närvarande på att utredas. Innan detta är klart är det svårt att dra några slutsatser om hur gaturummet inom detaljplanen kan komma att påverkas. Busstrafiken förväntas öka med 50 procent jämfört med alternativet med tunnelbana.

Biltrafik

Från Solnavägen leder ramper till och från det nationella vägnätet. Det är av yttersta vikt att trafiken på Solnavägen och trafiken från ramperna ges god kapacitet så att den inte förorsakar störningar för E4/E20-trafiken. Snittet vid Norra Stationsgatan är mycket störningskänsligt och klassas idag som en av regionens större flaskhalsar för biltrafik.

In- och utfart från garaget under Torsplan måste ske mot Norra stationsgatan. Detta är den enda hållbara lösningen för att upprätthålla god trafiksäkerhet och framkomlighet i korsningen Hälsingegatan/Norra stationsgatan. Om all trafik in och ut ur garaget åker via Hälsingegatan kommer ett stort antal bilar ledas in i Vasastans bostadskvarter helt i onödan.

För att säkerställa framkomligheten på Gävlegatan norr om Norra stationsgatan, måste kapaciteten i korsningen Gävlegatan/Norra stationsgatan förbättras. Detta uppnås med två körfält på Gävlegatan in i korsningen, ett körfält rakt fram och ett högersvängsfält.

Den ökade trafiken gör att korsningen Hälsingegatan/Sankt Eriksgatan

måste signalregleras. 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.

Hälsingegatans passage över parken/torget måste utformas med hänsyn till busstrafikens krav på god framkomlighet.

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.

Gång- och cykeltrafik

Torsgatan/Solnavägen och Sankt Eriksgatan utgör två av stadens största cykelstråk norrut och måste ges god kapacitet. Det är viktigt att de dubbelriktade cykelbanorna på Solnavägen ges goda breddmått. Nuvarande gång- och cykelförbindelse på bro längs med avfarten från Solnabron mot Huvudsta utgår p.g.a. de kapacitetshöjande åtgärderna. Förbindelsen bör ersättas i ett nordligare läge. 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". Planbestämmelsen torg vid Karolinska plan behöver inkludera cykel eftersom cykling delvis kommer tillåtas där. Gångbanan direkt väster om parken bör i planen redovisas som gata och inte park.

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 är 7 bilplatser/1000 kvm kontor och 20 bilplatser/1000 kvm handel. Denna nivå är en halvering jämfört med den remisshandling som redovisades för Trafik-och renhållningsnämnden. Det bör utredas vilka konsekvenser detta kan medföra. Sannolikt kommer konkurrensen om gatuparkering och därmed även söktrafiken att öka.

Parkeringstalet för boende, 0,7 bilplatser/lgh bedöms vara realistiskt med hänsyn till det centrala läget. Det är viktigt att garagen placeras på strategiska platser 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 är viktigt med lättillgängliga parkeringsmöjligheter i tillräcklig mängd. Parkeringstal för cyklar anges i planeringshandboken "Cykelparkering i staden".

Stadsmiljö

Stadsbilden, gatorna, kvartersstorleken

De planerade kvarteren jämförs i Gestaltning- och kvalitetsprogrammet med 1920-talsbebyggelsen i Rödabergsområdet, kvarteren kommer att ha ungefärligen samma storlek. Medan husen i Rödabergsområdet har fyra våningar föreslås den nya bebyggelsen ha så mycket som 13 våningar. För dessa höga byggnader skulle större kvarter passa bättre. Större kvarter skulle innebära färre gator som därmed kunde tillåtas vara bredare än vad som föreslås i planen. Det anges i planbeskrivningen att ambitionen är att planera en stadsdel som i sitt uttryck anknyter till Vasastaden. Planförslagets lamellhus på rad anknyter snarare till funktionalismens uttryck. Även funktionsuppdelningen med kontorshusen för sig i norra delen av området och bostadshusen för sig anknyter till det funktionalistiska planeringsidealet. Detta kommer att innebära att området uppfattas som en egen enklav, skild från den övriga staden.

Park och innergårdar

Norrtullsparken beskrivs som en grön och lummig park för rekreation för de kringboende. Den mittersta delen av parken har i utställningsförslaget ändrats till Torg och kommer alltså att vara hårdgjort. Detta är en helt rimlig hantering av ytan som var för smal för att kunna användas som traditionell park. Därmed blir det ännu tydligare hur lite yta för rekreation som finns inom planområdet. Trafikkontoret vidhåller sin tidigare ståndpunkt om att det behövs mer parkmark, inte minst med tanke på de mycket små gårdarna inom kvarteren. Parkens

föreslagna form motarbetar de kvalitéer som man önskar uppnå med parkstråket. Med denna form skulle parkens yta behöva mångfaldigas för att kunna uppnå de kvalitéer som beskrivs i planbeskrivningen.

I planen bör det stipuleras hur breda innergårdarna skall vara, i utställningsförslaget finns det endast angivet att gårdarna ska löpa genom hela kvarteret.

Gatuträd

Trafikkontoret ansvarar för driften av gatuträden i staden. De föreslagna träden kommer att innebära ökade drift och underhållskostnader för trafikkontoret. De gatusektioner som presenteras i Trafik-PM och i gestaltningsprogrammet kommer inte att ge goda möjligheter för träden att utvecklas. Att placera träden i samma yta som parkeringen är inte möjligt. Erfarenheter från andra områden, t ex Hammarby Sjöstad visar att träden blir påkörda och förstörda. Detta trots att de där är avskiljda med kantsten och stamskydd. Vasastaden karaktäriseras bl.a. av att huvudgator är trädplanterade medan mindre gator saknar träd. Man bör alltså med omsorg välja vilka gator som ska förses med träd och där ge träden bästa möjliga växtbetingelser.

Trafikkontoret avstyrker därmed förslaget med träd på 14-metersgator. 16-meters gator bör kunna förses med färre och mindre träd på en sida av trottoaren. Detta behöver studeras vidare i samråd med trafikkontoret. De träd som planteras ska ha växtbäddar enligt "Växtbäddar i Stockholm stad – en handbok" (2009-02-23).

MKB

Partiklar

Vid överdäckning av området kommer luftföroreningsproblem vid tunnelmynningar att uppstå. Eftersom det antagligen blir långsgående ventilation kan extra höga halter vid dess mynningar förväntas. I tunnlarna gäller inga gränsvärden men så är fallet utanför dessa. Det är därför olämpligt att anvisa mark för bostadsändamål och även för kontor i det fall de har utgång som gränsar till trafikområdet. Det är inte troligt att E4 inom överskådlig tid kommer att få minskade partikelhalter (PM 10) genom minskad dubbdäcksanvändning. För kvävedioxid är problemen i stort sett likartade. Norra Länken ligger idag nära gränsen för utsläppstaket. Planförslaget måste beakta luftföroreningsfrågarna på ett tydligare sätt redovisa konsekvenserna för kommande bebyggelse.

Vibrationer

Enligt planförslaget finns det fastigheter som kan vara känsliga för sättningar inom och omkring området vid påverkan på grundvattnet, bl.a. tullhusen. Samma

fastigheter riskerar att utsättas för komfortstörande vibrationer, dels från ökade transporter under byggtiden, dels från en ökning av busstrafiken. Känsliga fastigheter bör eventuellt förstärkas och vägarna ses över.

Buller

De kumulativa effekterna är viktiga med anledning av att Avstegsfall B tillämpas. Enligt bullerutredningen gynnas den befintliga bebyggelsen av att intunnling sker men antalet störningstillfällen kan komma att öka. För den nya bebyggelsen kan inte bullerriktvärden innehållas och konsekvensen bedöms som måttligt negativa. Bussar och spårväg innebär förhöjda bullernivåer jämfört med planens ursprungliga alternativ med tunnelbana.

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.

Ekonomi

Kostnader och konsekvenser av materialval behöver noga analyseras. Erfarenheter från andra nybyggnadsprojekt visar att en hög ytstandard kan innebära att stadens 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.

Övrigt

Vid det sydöstra kvarteret bör planbestämmelsen x4 förlängas upp till parkgatan.

Staffan Forsell

Mats Fager