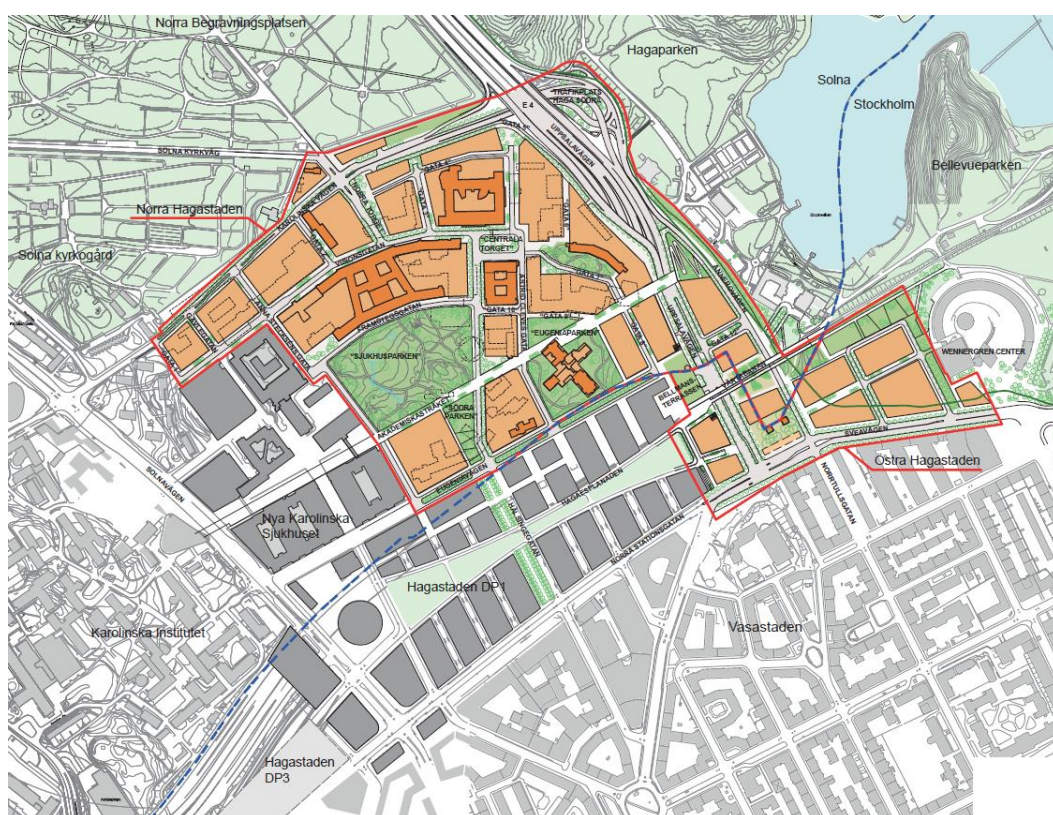


Trafik PM

för Program för detaljplan

Norra delen av Hagastaden



Stockholm 2015-08-28

Trafik PM för Norra delen av Hagastaden

Datum	2015-08-28
Uppdragsnummer	1320008221
Utgåva/Status	Slutversion

Carl Chytraeus
Uppdragsledare

Magnus Kusoffsky
Handläggare

Eva-Lena Nilsson
Granskare

Ramboll Sverige AB
Box 17009, Krukmakargatan 21
104 62 Stockholm

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Unr 1320008221 Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
2.	Vägtrafik	3
2.1	Infart/genomfart	3
2.2	Huvudgator	5
2.3	Uppsamlingsgator	5
2.4	Lokalgator	5
2.5	Parkering och angöring	6
2.6	Nyttotransporter	6
3.	Gångtrafik	8
3.1	Gångbanor	8
3.2	Planskildheter	9
3.3	Trappor.....	9
4.	Cykeltrafik.....	10
4.1	Cykelstråk.....	10
4.2	Planskildheter	11
4.3	Cykelparkering.....	11
5.	Kollektivtrafik	12
5.1	Pendeltåg och tunnelbana	12
5.2	Stombussar	13
5.3	Övriga busslinjer	13
5.4	Kollektivtrafikens kapacitet under utbyggnadsfasen	13

Kartmaterial, där ej annat anges, av &Rundquist arkitekter

1. Inledning

Detta PM är ett underlag till *Program för Norra Hagastaden*. Planområdet omfattar det befintliga sjukhusområdet vid Karolinska sjukhuset, samt området kring Uppsalavägen.

Hagastaden är ett stadsutvecklingsområde med delar i både Stockholms stad och Solna stad. I Hagastadens sydvästra del, inom Stockholms stad, ligger det tidigare Norra stationsområdet, som redan är planlagt¹. I Hagastadens västra del, väster om Solnavägen, finns Karolinska institutet. Öster om Solnavägen byggs sjukhuset Nya Karolinska Solna (NKS), som delöppnas under 2016. Området är redan planlagt.² Både Karolinska institutet och Karolinska sjukhuset ligger i Solna stad.

Nordost om det nya sjukhuset finns det nuvarande sjukhusområdet. Fastighetsägaren Stockholms läns landsting har tillsammans med Solna stad inlett arbetet med ett planprogram för områdets användning när delar av vårdverksamheten flyttas. Planområdet för Solnas planprogram omfattar också området kring Uppsalavägen ned mot Norrtull. För området omkring Uppsalavägen sker planeringsprocessen i samråd mellan Solna stad och Stockholms stad. Parallellt pågår arbete med ett planprogram inom Stockholms stad med Hagastadens sydöstra del, från Norrtull till Wennergren Center och Sveaplan.³

Utformningen av framtida stadsmiljö i de båda planområdena har tagits fram av en konsultgrupp bestående av Rundquist arkitekter, Nivå Landskapsarkitekter och Ramböll trafik, i samråd med Stockholms stad, Solna stad och fastighetsägaren Stockholms läns landsting, som är ägare till det tidigare sjukhusområdet. Informella samråd har även skett med Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen (SL), samt med Trafikverket.

Norra länken och Hagastadens tunnlar öppnar i etapper från 2014 till 2016. Värtabanan i permanent läge med överdäckning färdigställs 2019.⁴ Nya Karolinska Solna beräknas öppna i etapper från 2016 till 2018. Befintlig vårdverksamhet i sjukhusets nuvarande huvudbyggnad och i andra delar av Norra Hagastaden kommer successivt att omlokaliseras. Astrid Lindgrens sjukhus ska ligga kvar, anpassat för öppenvård.

¹ Hagastaden Dp 1, Stockholms stad. Dp 2009-02013, laga kraft 2011-04-07

² Detaljplan för nytt Universitetssjukhus mm, Solna stad.

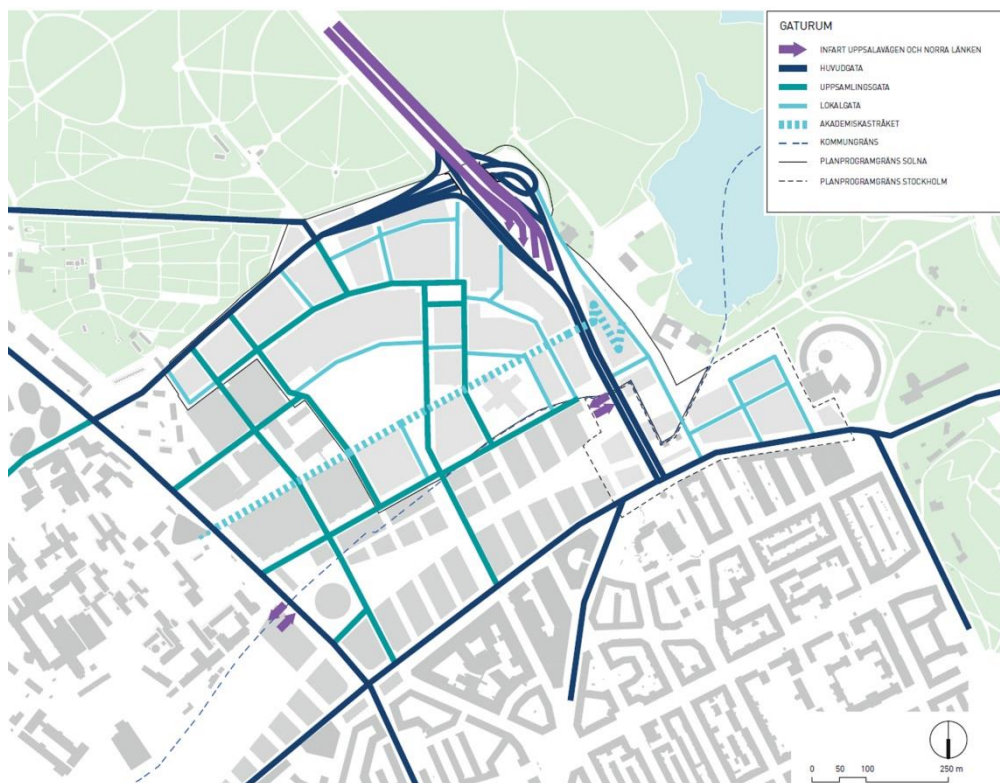
³ Program för Östra delen av Hagastaden.

⁴ Värtabanan däckas över inom Hagastaden. Från tunnelmynningen vid Bellmansterrassen går den på bro över Uppsalavägen och Annerovägen. Värtabanan har ingen persontrafik utan endast godstransporter till hamn- och industriområdena vid Lilla Värtan. Värtabanan behandlas därför inte vidare i detta Trafik PM.



Figur 1. Planförslag, norra delen av Hagastaden.

2. Vägtrafik



Figur 2. Översikt över vägnätet inom området, med gatornas funktion.

Den genomgående vägtrafiken framförs på infarter/genomfarter samt huvudgator. Dessa utformas för god framkomlighet för vägtrafik och utformas för hastigheter mellan 40 km/h och 70 km/h. Uppsamlingsgator och lokalgator utformas för 30 km/h.

På eventuella cykelfartsgator, gåfartsgator och torgytor kan vägtrafik förekomma i varierande utsträckning, men dessa ytor utformas för att prioritera gång- och cykeltrafik.

2.1 Infart/genomfart

Norra länken och Hagastadens tunnlar

Norra länken och Hagastadens tunnlar öppnar i etapper från 2014 till 2016. Essingeleden/Norra länken med tillhörande ramper är klassade som motorvägar fram till trafikplats Värtan respektive trafikplats Universitetet. Uppsalavägen är klassade som motorväg och skyltad för 70 km/h, norr om trafikplats Haga södra.

Långväga trafik till och från Hagastaden

Hagastaden har god tillgänglighet för biltrafik, genom att två Europavägar passerar stadsdelen. E4 från Helsingborg och E20 från Göteborg går gemensamt från Södertälje och vidare över Essingeleden. Under Hagastaden skiljs vägarna åt, E4 fortsätter norrut mot Arlanda, Uppsala och Sundsvall, medan E20 följer Norra länken fram till färjeförbindelserna i Frihamnen och Värtahamnen. Karolinertunneln och Stallmästartunneln utgör förbindelser mellan E4 norrut och E20 österut.

Långväga trafik från Hagastaden norrut ansluter via Uppsalavägen och Karolinskaavägen vid trafikplats Haga södra. Uppsalavägen fortsätter norrut som motorväg.

Från Uppsalavägens västra sida, samt från Solnavägens västra sida, finns anslutningar mot Norra länken/Essingeleden, för långväga trafik från Hagastaden söderut och västerut. Via dessa anslutningar nås även Klarastrandsleden mot centrala Stockholm och Södermalm.

Det finns inga motsvarande på- och avfarter mot Norra länken i östlig riktning. Trafik från Hagastaden österut går på ytvägnätet (huvudgator) mot Roslagstull och Universitetet.

Stadsmiljö och farligt gods

Huvuddelen av den genomgående trafiken i området går i tunnlar, och påverkar därmed inte stadsmiljön. Miljöpåverkan i form av buller och utsläpp av partiklar finns vid tunnelmynningarna.⁵ Dessa finns vid Uppsalavägen söder om trafikplats Haga södra, på Uppsalavägens västra sida vid Värtabanan, samt på Solnavägens västra sida vid Hagaplan.

E4, E20 samt Värtabanan är leder för farligt gods. Bebyggelse över tunnelarna, kring Norra länkens tunnelmynningar vid trafikplats Haga södra, samt kring Värtabanans bro, behöver därför utformas med hänsyn till detta.⁶ Transporter av farligt gods förekommer normalt inte i Stockholms innerstad, och därmed inte heller i tunnelmynningarna väster om Uppsalavägen respektive väster om Solnavägen.

⁵ *Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), Program för norra delen av Hagastaden, Iterio, 2015-08-28.*

⁶ *Inledande Riskanalys. Hagastaden, Brandskyddslaget, 2015-08-28.*

2.2 Huvudgator

Huvudgator binder samman olika delar av staden. De är huvudstråk för vägtrafiken och är i varierande grad även viktiga kopplingar för gång och cykel. Alla huvudgator ska vara utformade med hänsyn till buss i linjetrafik.⁷ Huvudgator föreslås i normalfallet utformas för mellan 40 km/h och 60 km/h. Huvudgatorna har ett eller flera körfält per riktning, beroende på behov. Större korsningar signalregleras.

Huvudgatorna förbinder Hagastaden med andra delar av Stockholms innerstad och Solna. Cederdalsgatan, Sveavägen, Sankt Eriksgatan och Torsgatan utgör de viktigaste kopplingarna till andra delar av Stockholms innerstad. Solnavägen utgör den huvudsakliga kopplingen mot Solnas centrala delar.

Som huvudgator klassas Uppsalavägen, Solnavägen, Karolinskaavägen och Solna kyrkväg, samt förbindelser mellan dessa gator.

Huvudgatorna i området varierar i sin utformning, och det finns därför ingen typsektion. Flertalet huvudgator är utformade som stadsgator med gångbanor och entréer längs gatan. Några delsträckor av huvudgatorna har en utformning som mer påminner om större trafikleder. Längs huvudgatorna ska cykling ske på egen bana. Se vidare kapitel 6.

2.3 Uppsamlingsgator

Uppsamlingsgator är större lokalgator, och är de viktigaste stråken inom stadsdelen Hagastaden. De är viktiga kopplingar för vägtrafiken, men de utformas som stadsgator med gångbanor och entréer. Alla uppsamlingsgator ska vara utformade med hänsyn till buss i linjetrafik.⁸ Längs några av uppsamlingsgatorna finns separata cykelbanor. I andra fall sker cykling i blandtrafik. Uppsamlingsgator föreslås utformas för 30 km/h.

2.4 Lokalgator

Lokalgator är stadsgator där cykling sker i blandtrafik, med gångbanor och entréer längs sidorna. Gatorna utformas för en lugn trafikmiljö. Lokalgator föreslås utformas för 30 km/h. I några fall kan lokalgatorna komma att utformas för en ännu lugnar trafikmiljö, där gång och cykel prioriteras. Dessa sträckor kan komma att utformas för 20 km/h, eller som gångfartsområde, vilket tolkas som att bilar bör framföras i högst 7 km/h. Akademiska stråket skyltas troligen som gångfartsområde, alternativt som en renodlad gång- och cykelbana.

⁷ I enlighet med Trafikförvaltningens riktlinjer RiBuss 08.

⁸ I enlighet med Trafikförvaltningens riktlinjer RiBuss 08.

Annerovägen utgör en lokalgata som utformas för busstrafik. Anslutningen av Annerovägen till Solna kyrkväg skall utformas för att minimera eller förbjuda genomfartstrafik och möjliggöra busstrafik.

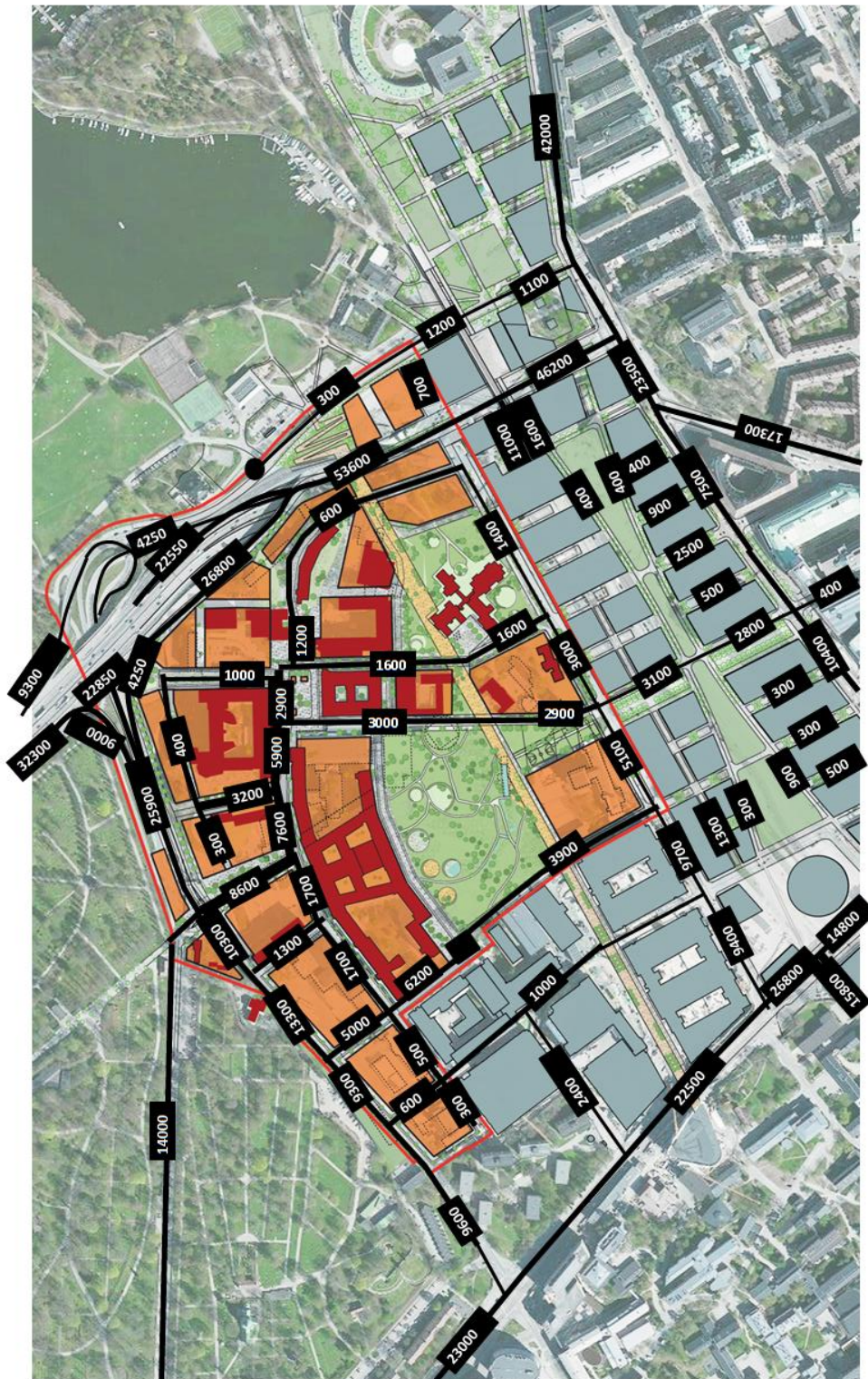
2.5 **Parkering och angöring**

Solna stad har ett parkeringstal som varierar mellan 0,5 och 1,1 platser per lägenhet.⁹ Lägre värden används för bostäder med god tillgänglighet till spårtrafik. Kantstensparkerings föreslås längs flertalet gator.

2.6 **Nyttotransporter**

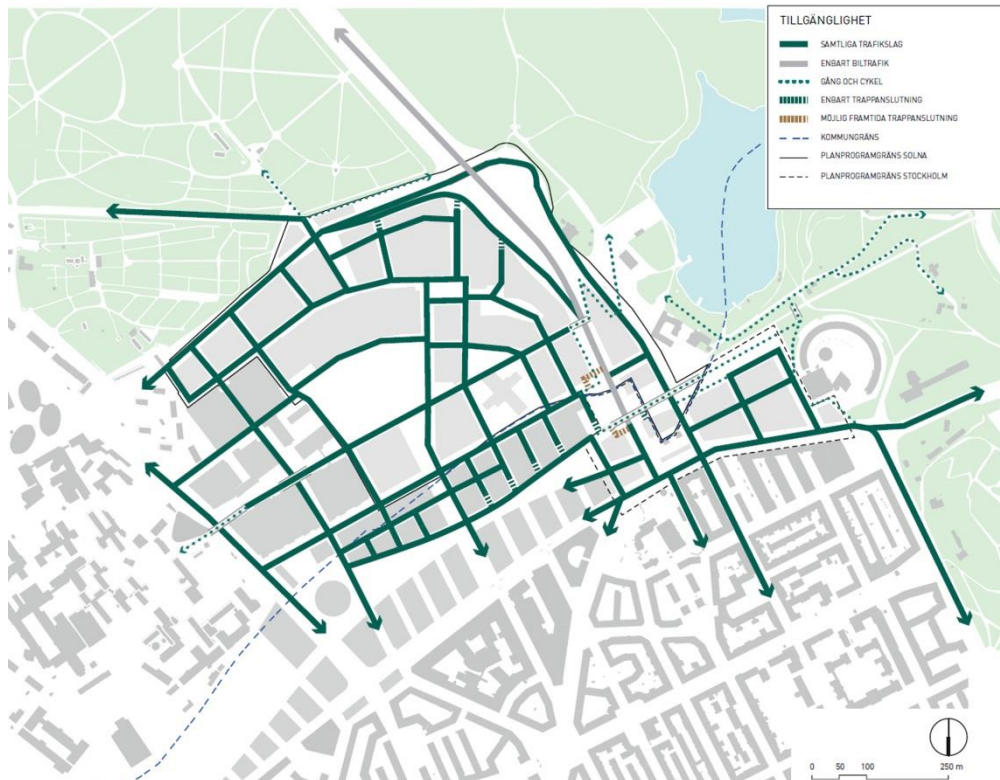
Nyttotransporter ska i första hand ske på huvudgator och uppsamlingsgator. Astrid Steckséns gata blir huvudsaklig led för ambulanstransporter norrifrån till Nya Karolinska Solna. För Astrid Lindgrens sjukhus pågår en separat utredning angående leveranser i framtiden.

⁹ Parkeringsnorm för Solna stad – revidering oktober 2014



Figur 3. Bedömda trafikmängder (fordon per vardagsmedeldygn) i Hagastaden år 2030. (Carl Chytraeus, Ramböll)

3. Gångtrafik



Figur 4. Tillgänglighet för gångtrafik i Hagastaden. Gångbanor finns längs flertalet gator.

3.1 Gångbanor

I stort sett kommer dubbelsidiga gångbanor att finnas längs alla gator i området. Undantaget är motorvägar med anslutande ramper. I kopplingen mellan Solna kyrkväg och Annerovägen antas gångbanor finnas längs gatornas norra och östra sidor, däremot inte längs gatornas södra och västra sidor, motsvarande befintliga förhållanden. I några enstaka fall är gatorna så branta att de inte uppfyller krav på tillgänglighet.

Uppsalavägen utformas för att rymma dubbelsidiga gångbanor. Det är osäkert om gatan kommer att bli ett gångstråk. Det beror på vilka verksamheter som kommer att finnas längs gatan.

3.2 Planskildheter

Akademiska stråket går i östvästlig riktning genom området, och utformas i huvudsak för gång och cykel. Akademiska stråket får broar över Solnavägen och Gävlegatan, som öppnar 2017. En planskild passage föreslås även över Uppsalavägen. Gång- och cykelbanan fortsätter med ramper ned till Annerovägens nivå, där övergångsställe och cykelpassage ordnas.

En planskild passage ("Norrtullsbron") för gång och cykel föreslås längs Värtabanans södra sida. Bron går planskilt över Uppsalavägen och Annerovägen och förbinder Hagaesplanaden/Norra stationsparken med kvarteren vid Norrtull samt med Bellevueparken.

Längs Uppsalavägens västra sida finns en befintlig förbindelse över Karolinskavägen, som dock endast är drygt 2 meter bred och saknar separering mellan gång och cykel. Längs Karolinskavägens norra sida finns en befintlig förbindelse under Uppsalavägen.

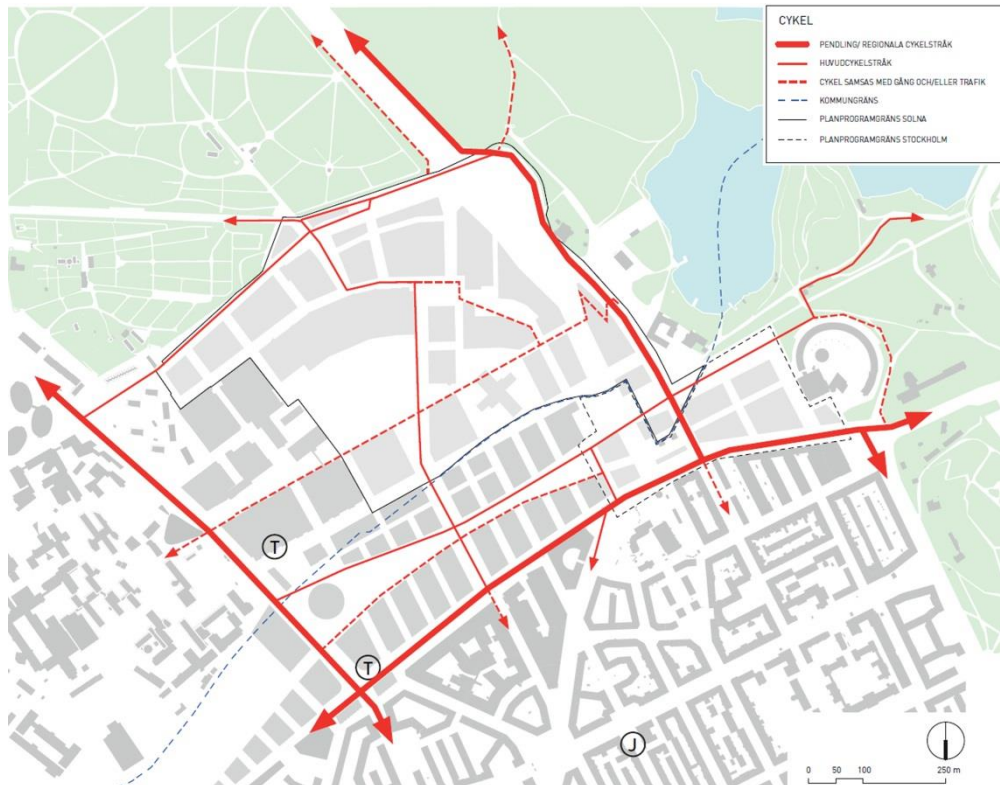
3.3 Trappor

Stora delar av Hagastaden ligger högre än omgivningen. Längs Hagaesplanaden, Uppsalavägen och Solna kyrkväg finns en nivåskillnad på hela sträckan från Hälsingegatan till "Norra torget". I de lägen där förbindelser önskas behöver trappor och/eller ramper anläggas. Enbart trappor uppfyller inte tillgänglighetsnormer, vilket innebär att trappförbindelser får ses som komplement till tillgängliga förbindelser i andra lägen.

Från "Norrtullsbron" och Bellmansterrassen föreslås trappor ned till Uppsalavägens södra sida. Från "Norrtullsbron" föreslås även trappor ned till platsen under Värtabanan.

I anslutning till Akademiska stråkets bro över Uppsalavägen föreslås busshållplatser på Uppsalavägen. För att göra dessa tillgängliga från norra Hagastaden föreslås trappor och hissar ordnas mellan busshållplatserna och gång- och cykelbron. Rampen från Akademiska stråkets bro ned till Annerovägen kan även den komma att kompletteras med trappor.

4. Cykeltrafik



Figur 5. Förslag på cykelbanor och övriga cykelstråk inom Hagastaden.

Längs huvudgator ska cykling ske på cykelbanor eller cykelfält.¹⁰

Uppsalavägen utformas för att rymma en dubbelriktad cykelbana längs gatans västra sida, vidare längs "Gata 5" och över befintlig gångbana över Solna kyrkväg. Cykelbanan kommer att gå i en torftig miljö med stora bilflöden, buller och avgaser, men kan fungera som en förbindelse mellan Norrtull och cykelbanan som går längs Norra begravningsplatsens östra sida.

4.1 Cykelstråk

Cykelbanor eller i några fall cykelfält föreslås i flera stråk genom Hagastaden. I figur 5 finns ett förslag på läge för cykelbanor, samt klassning i pendlingsstråk/regionala cykelstråk respektive huvudstråk/huvudcykelstråk.¹¹ Cykelbanorna föreslås utformas i enlighet med respektive kommuns cykelplan.

¹⁰ Den västra delen av "Gata 5" får inga cykelbanor. Dubbelriktad cykelbana finns norr om Karolinskaavägen.

¹¹ I Stockholms stad finns en klassning i pendlingsstråk respektive huvudstråk. Detta motsvarar i stora drag Solna stads klassning i regionala cykelstråk och huvudcykelstråk.

4.2 **Planskildheter**

Cykeltrafik kan utnyttja de planskildheter som nämns i avsnitt 3.2, det vill säga Akademiska stråkets passager över Solnavägen och Gävlegatan, bron över Uppsalavägen och Annerovägen söder om Värtabanan ("Norrtullsbron"), samt bron över Uppsalavägen i Akademiska stråkets förlängning. Dessa planskilda förbindelser föreslås utformas med separata gång- och cykelbanor.

Längs Uppsalavägens västra sida finns en befintlig förbindelse över Solna kyrkväg, som dock endast är drygt 2 meter bred och saknar separering mellan gång och cykel. Längs Solna kyrkvägs norra sida finns en befintlig förbindelse under Uppsalavägen.

4.3 **Cykelparkering**

Solnas parkeringsnorm anger riktlinjer för cykelparkeringstal. För bostäder ska det finnas en plats per boende, vilket alltså baseras på lägenhetens storlek. Dessutom tillkommer 0,5 platser per bostad för besökande. För eventuella studentbostäder ger detta 1,5 cykelparkeringsplatser per lägenhet.

För kontor anger parkeringsnormen ett spann från 10 till 18 platser per 1 000 kvadratmeter BTA. Läget nära Stockholms innerstad gör det enkelt att cykla. Därför föreslås det högsta värdet, 18 platser per 1 000 kvadratmeter BTA, tillämpas.

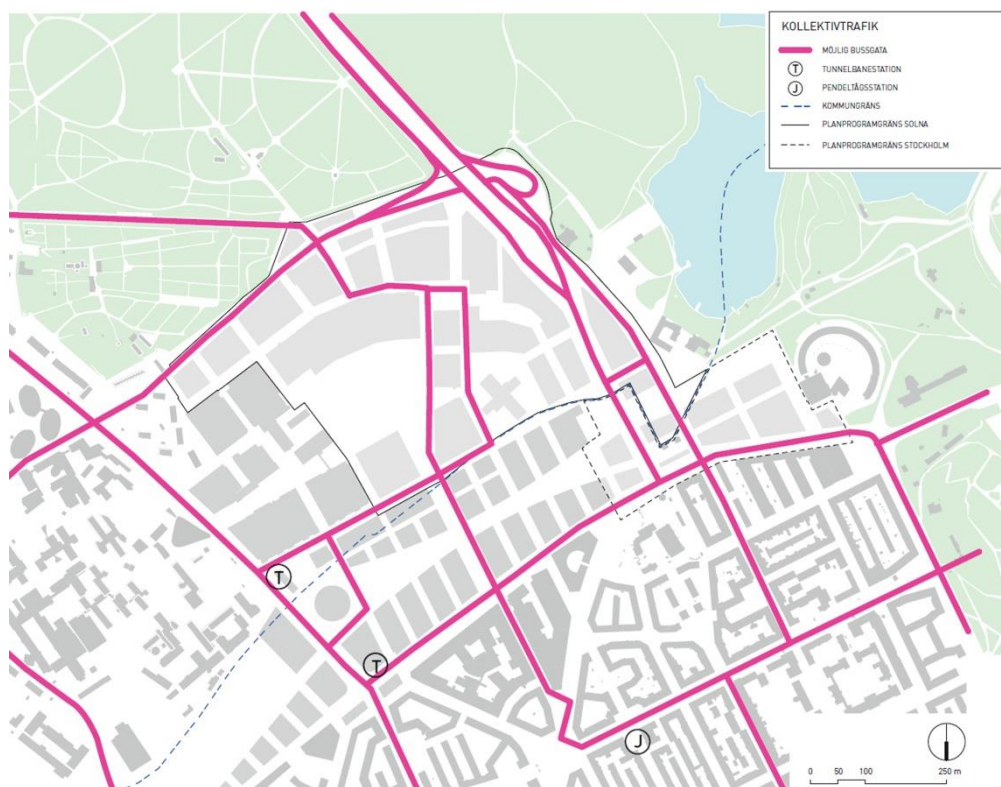
5. Kollektivtrafik

5.1 Pendeltåg och tunnelbana

Hagastaden kommer att vara väl försörd med kollektivtrafik. Sommaren 2017 förväntas Citybanan öppna. Station Odenplan får en uppgång i Dalagatan vid Matteus kyrka. Hela Hagastaden hamnar inom 1 ½ kilometers gångavstånd från stationen, vilket ger Hagastaden en god regional tillgänglighet via pendeltågs-systemet. Sankt Eriksgatan, Dalagatan, Hälsingegatan och Gävlegatan blir viktiga stråk för att med gång och i vissa fall cykel nå Citybanan från Hagastaden.

Odenplan och Sankt Eriksplan är befintliga tunnelbanestationer med hela Hagastaden på mellan ½ och 1 ½ halv kilometers gångavstånd.

Omkring år 2020 förväntas tunnelbanan Odenplan – Hagaplan öppna, medan fortsättningen mot Solna station/Arenastaden förväntas öppna omkring år 2022. Tunnelbanestationen Hagaplan får uppgångar vid Torsplan, Hagaplan och direkt in i huvudentrén till Nya Karolinska Solna. Hela Hagastaden hamnar inom 1 kilometers gångavstånd till tunnelbanestationen Hagaplan.



Figur 6. De gator som i första hand bedöms bli aktuella för busstrafik. Hagaplan och "Centrala torget" blir viktiga knutpunkter för busstrafiken.

5.2 **Stombussar**

Tre stomlinjer för buss förväntas trafikera Hagastaden år 2025.

Stomlinje 2 förväntas trafikera "Centrala torget" – Astrid Cleves gata – Eugeniavägen – Hälsingegatan – Vanadisvägen – Upplandsgatan mot Odenplan. Linjen förbinder Hagastadens centrala delar med Odenplans pendeltågsstation vid Vanadisvägen, och vidare mot viktiga knutpunkter såsom Odenplan, Stureplan, Norrmalmstorg, Kungsträdgården och Slussen.

Stomlinje 5 förväntas trafikera "Centrala torget" – Visionsgatan – "Norra torget" – Karolinskavägen – Solnavägen mot Hagaplan, och vidare mot Sankt Eriksplan, Fridhemsplan, Hornstull och Liljeholmen. Linjen motsvarar i stort sett dagens linje 77.

Stomlinje 6 förväntas passera Hagastaden via Hagaplan och Solnavägen. Västerut fortsätter den mot Solna centrum, Sundbyberg och Vällingby. Österut fortsätter den mot Odenplan, Tekniska högskolan och Ropsten. Linjen motsvarar delvis dagens linje 73.

5.3 **Övriga busslinjer**

Förutom stombusslinjerna kommer Hagastaden troligen att trafikeras av ett flertal busslinjer inom Stockholms innerstad samt Norrort.

5.4 **Kollektivtrafikens kapacitet under utbyggnadsfasen**

Utbudet av busstrafik till Hagastaden är gott, och kan antas vara fullt tillräckligt fram till 2020, då tunnelbanan förväntas öppna. Turtätheten på olika busslinjer beskrivs inte här, utan kan anpassas i framtiden efter skiftande behov. När Hagastaden är färdigställt erbjuder pendeltåg, tunnelbana och buss ett väl utbyggt system av kollektivtrafik.