

Planavdelningen
Aleksander Wolodarski
Tfn 08-508 273 36

2009-09-28
2009-11-27 reviderad
2010-02-02 redigerad

Dp 2009-02013-54

Emelie Eriksson
Tfn 08-508 266 61

Detaljplan för
Del av Vasastaden 1:16 mm (Norra Station)
i stadsdelen Vasastaden
i Stockholm
Dp 2009-02013-54

HANDLINGAR

Planen består av plankarta med bestämmelser. Plankartan består av tre delar, där del 3 redovisar tunnelanläggningar under bebyggelseområdet. Till planen hör denna planbeskrivning, gestaltungs- och kvalitetsprogram, genomförandebeskrivning, miljökonsekvensbeskrivning samt trafik-PM.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen för Norra Stationsområdet är att sammanlänka Stockholms innerstad med Karolinska sjukhusområdet och Solna. Detta sker genom att de barriärskapande trafik- och spårområdena för E4/E20 och Värtabanan intunnas och överbyggs. Denna detaljplan är en av flera i projektet att skapa förutsättningar för en integrerad stadsmiljö med cirka 3 100 bostäder samt hotell och drygt 300 000 kvm bruttoarea för främst kontor, handel och life-science. En stadspark anläggs som förstärker grönstrukturen genom att förbättra sambanden mellan de stora parker som omger området. Kollektivtrafiken förstärks med möjlighet till en ny tunnelbanestation och utrymme för buss och spårtrafik. Nya lokala vägnät för gående, cyklar och bilar skapas.



Stadsplanegestaltningen utgår ifrån att Vasastadens klassiska nord-sydliga riktning förlängs så att Norra Stationsområdet blir en integrerad del av staden. Gatustråken fortsätter norrut och förenas med bebyggelsen på Karolinska området. Den nya stadsdelen kommer att växa fram längs fyra bärande kommunikationsaxlar. I väster möter Torsgatan Solnavägen, i öster pekar Norrtullsgatan mot Norrtull och däremellan knyter Hälsingegatan och Dalagatan samman Vasastaden med Karolinska sjukhusområdet. Norra Stationsgatan kommer att både förena Vasastaden med Norra Stationsområdet och markera den ursprungliga fronten. Gatan omvandlas till en grön boulevard som löper i en svag båge från Sveaplan till Karlberg. Den nya bebyggelsen anläggs som två kvartersbälten som ska förena innerstaden med Karolinska. Med Karolinska bergets höjdrygg skapas en sammanhängande stadsstruktur som klättrar upp på sydslutningen.



Överblick över området österut över stadsdelens nav vid Solnabron och Torsplan.

Områdets stadsdelscentrum har förlagts vid Torsplan, där också den planerade tunnelbanan har sina stationsuppgångar. Med ett ca 140 meter högt tornpar – Tors Torn – markeras Solnavägens möte med den historiska staden. Stockholms silhuett får därmed ett nytt karaktäristiskt landmärke.

Intunnlingen av Norra länken medför att dagens trafiklandskap kan omvandlas. Norrtull får möjlighet att återta sin plats som den värdiga entrén till Stockholm med tullhusen från 1700-talet i fokus. En ny stadsfront kommer att möta såväl flanören från Hagaparken som besökaren i bil från Arlanda.

Väster om Norrtull anläggs en högt belägen utsiktsterrass med utblickar både mot Haga och de gamla tullhusen. Via terrassen ansluter också gångvägarna till det högre belägna sjukhusområdet. På terrassen föreslås ett 60 meter högt torn markera stenstadens slut.



Planområdet med bebyggelsestruktur

PLANDATA

Planområde

Planområdet är beläget på Norra Stationsområdet mellan Karolinska sjukhusområdet och stadsgränsen mot Solna i norr och bebyggelsen på Norra Stationsgatan i söder. I väster avgränsas planen ett kvarter väster om Solnabron och i öster sträcker sig planområdet fram till Norrtull. Planområdet omfattar ca 18 ha och är den första av flera detaljplaner i Norra Stationsområdet.

Markägförhållanden

Berörda fastigheter är Vasastaden 1:16, 1:40, 1:41, 1:45 och 1:118 som alla ägs av Stockholms stad.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

En gemensam fördjupning av översiktsplanerna för Stockholm och Solna, ”Karolinska – Norra Station, fördjupning av två översiktsplaner” var utställd våren 2008. Planen visar hur Karolinska sjukhusområdet – Norra Station kan inta en nyckelposition i regionen. Här finns goda förutsättningar för näringslivet och universitetet att utveckla världsledande forskning och företagande inom bland annat life science-området. Här kan också kvarter med bostäder, handel, kontor och hotellverksamhet tillkomma.

Planförslaget innebär i sin södra del en förlängning av innerstadens rutnät. Norra länken/E4/E20 och Värtabanan däckas över från ett kvarter väster om Solnabron till Norrtullsplatsen. På stationsområdet och överdäckningen planeras för en blandad stadsbebyggelse. På Karolinska Institutets område bevaras den inre campusmiljön medan ny bebyggelse planeras i de yttre delarna bland annat mot Solnavägen. Ett nytt högspecialiserat sjukhus öster om Solnavägen kopplas till KI-området. Då inflyttning i det nya sjukhuset skett kan östra KS-området omvandlas till en stadsmiljö med blandat innehåll, väl integrerad med innerstaden.



Planområdets läge

Med förlängningen av Vasastadens gatunät förenas Stockholms innerstad och Karolinska sjukhusområdet, samtidigt som stråket till Solna Centrum och övriga delar av Solna stärks. De östvästliga sambanden stärks också inom såväl Vetenskapsstaden som park- och grönstrukturen med tillhörande gång- och cykelstråk. Vård, forskning och utbildning inom life science bidrar tillsammans med en hög andel boende, kultur och offentligt liv till en levande stadsmiljö.

Fördjupningen av översiktsplanerna var föremål för utställning under tiden 14 mars - 9 maj 2008. Ett 60-tal yttranden inlämnades och sammantaget fanns en positiv respons till förslaget. Länsstyrelsen instämde i att den fördjupade översiktsplanen kan ersätta program för kommande detaljplaner. Planen antogs av Stockholms kommunfullmäktige i september 2008 och av Solnas kommunfullmäktige i augusti 2008.

Gällande detaljplaner

Planområdet omfattas idag av detaljplanerna

- 7903, Solnabron och området väster därom med Norra Station och E4/E20
- 8407, Norra Station och E4/E20 öster om Solnabron
- P2000-12936 E4/E20:s anslutningar till Uppsalavägen
- 5519A Torsplan
- P1999- 07686, P1999-02411, P2000-09075 och 2033 berör alla Norra Stationsgatan till mindre delar.
- Ett område i östra delen av Norra Station saknar plan.

Program för planområdet

Den fördjupade översiktsplanen ersätter program för planområdet enligt ovan.

Samråd om planförslaget

Ett förslag till detaljplan för Norra Stationsområdet har varit föremål för remiss och samråd under perioden 18 maj till och med 21 juni 2009. Parallellt med samråd kring detaljplan genomfördes också samråd kring arbetsplan för intunnling av E4/E20 och om/nybyggnad väster och nordost om planområdet.

Riksintressen

Stockholms innerstad och dess front är av riksintresse för kulturmiljövården. Riksintresset sträcker sig från Karlbergs slott och norrut mot kommungränsen, för att sedan förenas med riksintresset för Nationalstadsparken. Planområdet gränsar i öster till den 60 meter breda Uppsalavägen och därefter till Nationalstadsparken, som regleras i miljöbalken 4 kap 7 §. Norra länken E4/E20 är av riksintresse för kommunikation, liksom Värtabanan som ingår i det europeiska TEN-nätet.



Torgytan i Norrtullsparkens mitt blir en levande mötesplats.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Befintliga förhållanden

Stads- och landskapsbild

Norra Stationsområdet ligger i en svacka, med få låga byggnader, mellan intilliggande höjdryggar. I sydost gränsar området till Röda bergen, i öster bortom Wenner-Gren center ligger Bellevueparken och i norr Karolinska sjukhus- och institutsområdet. Karolinska sjukhusområdet är väl exponerat från Uppsalavägen och bebyggelsefronten längs Norra Stationsgatan och Sveavägen bildar front i söder.

Planområdet utgör idag ett gränsland mellan Stockholm och Solna och består till största delen av järnvägs- och vägområde. Transportlederna skär genom landskapet och utgör tillsammans med nivåskillnaderna kraftiga barriärer. I öster gränsar planområdet till Norrtull som sedan 1733, då tullhusen byggdes, utgjort den mest prominenta entrén till Stockholm.

Den befintliga bebyggelsen inom planområdet utgörs av den sammanhållna stationsmiljön från 1920-talet med låga lagerbyggnader samt det tornförsedda ”Klockhuset” i tegel. Stationen har varit en ren godsstation. Hanteringen har successivt utvecklats sedan 1960-talet och lades slutligen ner i början av 1990-talet. Värtabanan trafikeras av godståg och Banverket räknar med att trafiken byggs ut med fler och längre tågset. Området saknar helt bostadsbebyggelse.

E4/E20 mellan Norrtull och Karlberg ligger i försänkt läge vilket underlättar en överdäckning. När sträckan stod klar 1991, befriades Norra Stationsgatan från stor och tung trafik. Norra länken är primär transportled för farligt gods.

Natur och grönstruktur

Planområdet saknar i stort sett naturmark idag. Karlbergs slottspark, Nationalstadsparken med Hagaparken ligger alla i närheten. I dessa parker finns såväl ordnade parkområden som kulturpräglad natur. Norra Vasastaden är i övrigt underförsörjt med gröna ytor för vistelse och lek.

Markbeskaffenhet och fornlämningar

Större delen av Norra Stationsområdet är asfalterat eller bebyggt. Under asfalten finns generellt ca en meter fyllnadsmassor som huvudsakligen består av åsmaterial. Under fyllnadsmassorna ligger till största delen 0,5-1 meter torrskorpelera och därunder växelvisa lager av lera, silt och finsand. Planområdet avvattnas till största delen västerut mot Karlbergs sjö. Det finns inga fornlämningar inom planområdet.

Förorenad mark

Med tanke på områdets karaktär och historik förekommer det förhållandevis låga halter av markföroreningar, undantaget enstaka förhöjda halter av arsenik och olja. Kvicksilver har påträffats i mycket liten utsträckning. Inga förhöjda halter av metaller eller kolväten har påträffats i grundvatten från det undre magasinet. Hänsyn till markföroreningar måste tas i byggskedet.

Radon

I östra delen av Karolinska sjukhusområdet och ned mot Norra Stationsområdet finns områden klassade som högriskområden för radon. Högriskområdena stämmer i stort överens med sand- och grusområden längs Stockholmsåsen.

Farligt gods

E4/E20 är en europaväg som rekommenderas för transport av farligt gods vilket innebär att farligt gods av alla klasser passerar genom området idag. Även Solnavägen är en utpekad rekommenderad transportväg för farligt gods. Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter, som har sådana farliga egenskaper att de kan skada människor, miljö, egendom och annat gods om de inte hanteras rätt under en transport.

Risk för skred / höga vattenstånd

Inom området bedöms ingen risk för skred eller höga vattenflöden föreligga.



Kvartersgården

Ny bebyggelse

En förutsättning för detaljplanens bestämmelser för ny bebyggelse är att E4/E20 och Värtabanan intunnas. Norra Stationsområdet kommer att i sin helhet kunna rymma ca 3 100 bostäder, vilket innebär cirka 6 000 boende. Dessutom rymmer här lokaler med sammanlagt 12 000 arbetsplatser. Ljus bruttoarea för lokaler omfattar cirka 300 000 kvm varav cirka 40 000 utgörs av hotellbyggnader. Dessa siffror inkluderar även området väster om Solnabron och östra delen, öster om Sankt Eriksgatan, som kommer att planläggas senare. Aktuell detaljplan omfattar ungefär 2 300 bostäder för cirka 4 500 boende och lokaler för cirka 10 000 sysselsatta. Sex kvarter med sammanlagt cirka 950 bostäder och lokaler för 1 500 sysselsatta är markanvisade inom denna plan.

Föreslagen användning av kvartersmark är bostäder, kontor, hotell, konferens, forskning, undervisning, centrum och parkering under mark. Butiker och/eller publika lokaler ska finnas i bottenvåningarna i samtliga kvarter för att medverka till en levande stadsmiljö.

Allmän platsmark och kvartersmark får, där så är möjligt, underbyggas med garage, tillfart, tekniska anläggningar, handel, bilvård, trafiktunnlar med tekniska anläggningar, mm.

Inom hela planområdet ska möjlighet finnas att bilda fastigheter i olika nivåer (3-dimensionell fastighetsbildning). Detta kan till exempel gälla lokaler för handel, garage, mm i botten- och källarvåningar.

Gestaltning- och kvalitetsprogram

Utbyggnaden av Norra Station innebär att en helt ny årsring läggs till Vasastaden. Det ca 30 ha stora området kommer att växa fram under lång tid. Detaljplanerna för hela Norra Stationsområdet avses därför vara flexibla och skall i huvudsak reglera markens användning och högsta tillåtna byggnadshöjd. Allmänna platser och kvartersmark regleras slutgiltigt i ett för detaljplanerna gemensamt gestaltning- och kvalitetsprogram.

Gestaltning- och kvalitetsprogrammet består av tre delar. Den första allmänna delen beskriver Norra Stationsområdet som helhet och utgör en gemensam bas för gestaltningen av hela projektet. Den andra delen redovisar mark- och ljusgestaltning av parker, torg och gator. Avsnittet beskriver ingående innehållet, gestaltningen och materialkvaliteten av alla offentliga rum. Utformningen av allmänna platser skall följa Gestaltning- och kvalitetsprogrammets principer och riktlinjer för den yttre miljön. Del två tas fram i samarbete mellan Stadsbyggnadskontoret, Exploateringskontoret samt övriga berörda förvaltningar. Den tredje delen av programmet innehåller en detaljerad redovisning av varje

markanvisat kvarter som underlag för bygglovsprövning. Här definieras slutgiltigt de enskilda kvarterens gårdsrum och bebyggelsens storlek och form, material, färg, volymer, avstånd mellan hus samt nödvändiga öppningar mot norr och söder mm. Både del två och tre kommer att vara levande dokument som utökas och kompletteras allt eftersom Norra Stationsområdet byggs ut. För tillkommande kvarter som markanvisas skall ett motsvarande material som i del tre tas fram. Allt tillkommande material i del två och tre skall redovisas och godkännas i stadsbyggnadsnämnden, för att därefter ingå i gestaltungsprogrammet inför bygglov och genomförande.



Centrumkvarteren ligger på ömse sidor om Solnabron

Centrumkvarteren

I väster, på ömse sidor om Solnabron, innehåller planen fyra kvarter för centrum, forskning och kontor. I de södra byggnaderna, vid Torsplan möjliggörs uppgångar från tunnelbanan. De kan förbindas med en passage under Solnavägen. Stationsmiljön ska vara ljus, tydlig och tillgänglig för både trafikanter och personal. Uppgångarna i byggnaderna bör vara rymliga, luftiga och lätta att angöra från gatumiljön.

I det sydöstra huset ryms en galleria i bottenvåningen och flexibla ytor för kontor, forskning med mera kring två ljusgårdar i de övre våningarna.

De västra byggnaderna bildar skärm mot bullret från E4/E20 och Värtabanans tunnelmyningar. Det nordvästra huset innehåller också på- och avfarterna mellan E4/E20 och Solnabron.

Karolinskaplan utgör en stensatt förlängning av Norrtullsparken. På torget placeras en cirkulär byggnad, det så kallade "forskningscentrum", som blir Norra Stationsområdets visuella fokus och parkens fondmotiv. Byggnaden ges en öppen karaktär med en utvändig arkad och ett invändigt torg som ska vara öppet för allmänheten under kontorstid. Torget har insläpp av dagsljus från en lanternin i taket, liksom Pantheon. I bottenvåningen ska publika lokaler inrymmas medan de övre våningsplanen kan innehålla kontor, forskning mm.



Tors Torn från Torsgatan (ovan) och från Norra Stationsgatan (till höger).



Ett 140 meter högt tornpar vid Torsplan, i Solnavägens fond, utgör en symbol för det nya Norra Stationsområdet och den historiska tullgränsen. Likt ett gracilt orgelmotiv reser sig det nya tornparet som kan innehålla hotell, konferenslokaler och life-science och bostäder. I gatuplanet ska butiker eller publika lokaler finnas. En del av det östra tornet skjuter ut över Gävlegatan och markerar mötet med Norra Stationsgatan. Öster därom, på Norra Stationsgatan, möjliggörs uppförande av två lätta paviljongbyggnader som kan inrymma galleri, café med mera samtidigt som nerfart till centrumgaraget kan byggas in i den västra paviljongen.

Life science-kvarteren

Kvarteren i nordost, upp mot sjukhusområdet, anpassas för att kunna användas till forskning och utbildning och företagande inom bioteknik, så kallad life science. Det är en bransch i snabb utveckling som behöver nära samverkan med en rad andra forskningsområden. I och omkring Karolinska - Norra Stationsområdet finns redan idag en stor koncentration av forskning och företagande inom life science, med Karolinska Institutet, Kungliga Tekniska högskolan, Stockholms universitet och Karolinska universitetssjukhuset i närområdet.

Kvarteren i norr upp mot det nya sjukhuset utformas med trappformade gavelmotiv mot öst och väst. På detta sätt bidrar byggnadsvolymer till att minska störningar från sjukhusets helikoptertrafik för framförallt bostäder längs Norrtullsparken. Byggnaderna för life-science binds samman två och två med en förbindelsegång, minst nio meter över gata.



Vy från Karolinskaplan mot Norrtullsparken

Bostadskvarteren

Längs Norra Stationsgatan planeras rektangulära kvarter med stenstadens form från centrumkvarteret vid Solnabron fram till Sveavägen. Norr om parkstråket planeras motsvarande kvarter på överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan. För att markera stenstadens historiska slut vid Norra Stationsgatan kommer de nya kvarteren att bilda en tydlig front.

Kvarterens hörn markeras med torn. Tornen har separata höjdbestämmelser för att garantera en livfull och böljande horisontlinje. Mellan tornhusen ska öppningar finnas mot norr och söder för att släppa in solljus och skapa intressanta utblickar. Hushöjderna mot gård och gata får en måttfull skala med fyra till fem samt två indragna våningar mot gården och högst sju våningar mot gatan. Dessa bestämmelser säkerställer att dags- och solljus når gårdarna och ger en intim och trevlig boendemiljö. I den nedersta våningen inryms butiker eller publika lokaler i alla kvarter. Även den första våningen kan användas för kontor eller publika ändamål. I samtliga bostadskvarter ska finnas möjlighet till förskola med minst tre avdelningar under de närmaste tio åren.

I bostadskvarteren norr om Norrtullsparken, mellan Karolinskaplan och Hälsingeparken, måste särskild hänsyn tas till buller från helikoptertrafiken till sjukhuset. Alternativa skyddsåtgärder kommer att studeras i samband med projektering.

Området avslutas i öster med en högt belägen utsiktsplats, den så kallade Norrtullsterrassen med utblickar både mot Haga och in mot staden. På terrassen medges ett 60 meter högt torn med bland annat kontors- och konferenslokaler. Tornet markerar stenstadens och sjukhusområdets avslutning mot parkom-

rådena i öster. I kvarteret ska en gångpassage med en fri höjd av tio meter vara en inbjudande länk mellan terrassen och institutionsområdet i norr.



Vy från Norrtullsparken

Anläggningar under mark

Tunnelbana med station kan anläggas i planområdets västra del. E4/E20 och Värtabanan intunnlas i norra delen av planområdet. Tunnelbanan löper vinkelrätt under vägtunnelarna. Järnvägen kan komma att konverteras för persontrafik i samband med att Värtahamnen bebyggs med bostäder. Denna detaljplan omöjliggör inte en sådan lösning.

Bebyggelsen i norra delen av planområdet avses att grundläggas på väg- och järnvägstunnelarnas väggar. Tunnelarnas och husens konstruktioner samverkar så att god stabilitet uppnås. Tunnelarnas över- och underkanter regleras i planen. Där tunnlar ligger dikt an mot varandra men olika i höjddled anges respektive mått för över- och underkant. Kring tunnelarna ska ett tillräckligt inspektionsutrymme finnas. Med hänsyn till tunnelkonstruktionerna anges ett antal skyddsbestämmelser. Tunnelarna ska konstrueras för att klara en explosion med upp till motsvarande två ton trotyl. Byggnader ovan tunnel ska konstrueras så att stabiliteten kvarstår vid utslagning av tunnelsektion på 6 meters längd.

I några kvarter tillgodoses behovet av utrymningsvägar och teknikutrymmen. Ett avluftningstorn i planområdets nordöstra del kan inrymmas i en byggnad för att säkerställa god luftkvalitet vid tunnelmynningarna. Friskluftsintag till tunnelarna kan rymmas dels i murarna ner mot Norrtull och dels i ett av bostadskvarteren.

För att säkra räddningstjänstens insatsmöjlighet ska en trappa ordnas mellan järnvägstunnelns västra mynning och lokalgatan vid Solnabron. Likaså ska åtkomst ordnas till den östra tunnelmynningen.

Friytor och rekreation

Dagens hårdgjorda trafikområde omvandlas och byggs över. Mitt i området anläggs Norrtullsparken som det centrala gröna stråket. Parken blir en trivsamt mötesplats för boende och verksamma i närområdet. Här finns platser för lek, samvaro och ro i de olika parkrummen. Parken är tänkt som en klassisk stads-

park med en lummig inramning av planterade träd och innehåller vattenspeglar, bersåer och planteringar. Den har formen av ett timglas och är närmare 500 m lång och cirka 80 m på bredaste stället. I det smalaste partiet, mellan Hälsingegatan och Dalagatan, bildas en trädplanterad torgyta som blir en viktig knutpunkt och mötesplats i områdets mitt med plats för marknader med mera. Parken i sin helhet sluttar svagt mot öster och har en markhöjd av +25 m i väster och +14 m i öster. Norrtullsparken bildar en grön länk mellan Hagaparken-Bellevueparken och bort mot Karlbergs Slottspark.



Hälsingeparken leder till den uppvuxna sjukhusparken.

Hälsingeparken bildar ett nord-sydligt grönt stråk mellan Vasastaden och Karolinska sjukhusområdet. Den möter Norrtullsparken i dess smalare mittdel och kan fortsätta fram till sjukhusparken inom Solna kommun. Detta stämmer dock inte med antagen detaljplan i Solna.

Alla bostadskvarter får funktionella och attraktiva gårdar. De nordöstra kvarterens gårdar ligger upphöjda med trappa/ramp ner till parken.

Längst ut i nordost anläggs en högt belägen terrass som avslutning på bebyggelsen. Från terrassen kommer man att ha god utsikt över Brunnsviken i öster och stenstaden i söder.

Planområdet ansluts österut till Bellevueparken och Hagaparken med två gångbroar över Norrtull. Den norra gångbron ansluter till Karolinska sjukhusområdet.

Norra Stationsgatan byggs om till en grön boulevard. De flesta gator trädplanteras och ytan ner mot Norrtull utformas som en attraktiv del av parken. Hela planområdet har ett nät av gång- och cykelvägar som förbinder de olika kvarteren med varandra och ansluter till omgivande stadsdelar och parker.

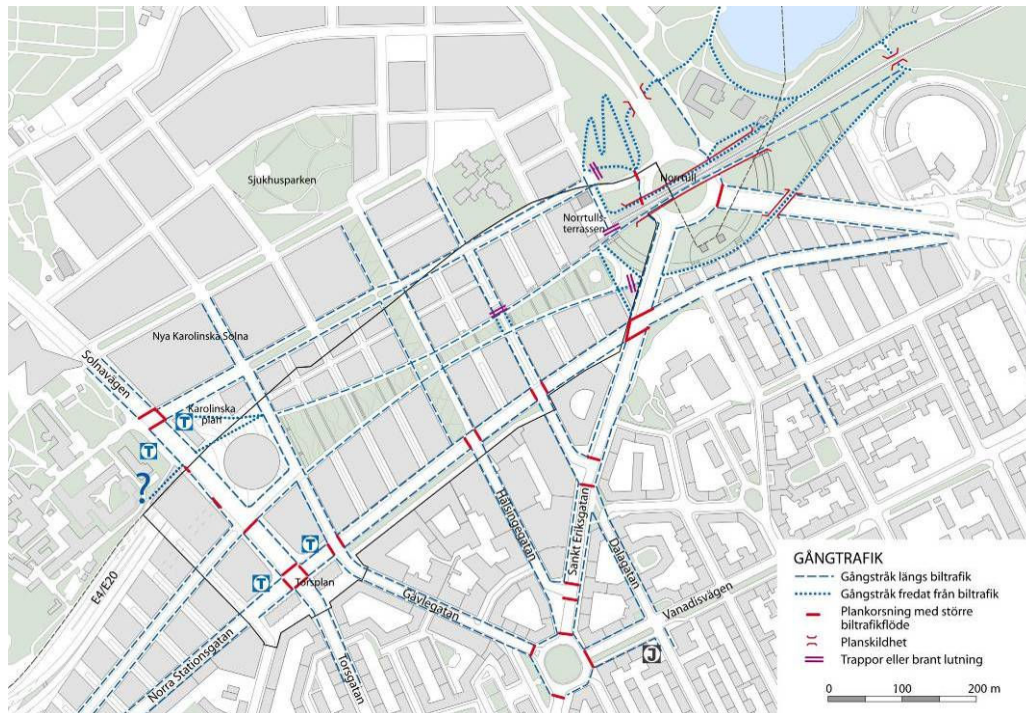
Service

I samtliga bostadskvarter ska finnas möjlighet till förskola med minst tre avdelningar under de närmaste tio åren. Även skola kan inrymmas.

Vård- och omsorgsboende kan rymmas i planbestämmelsen ”bostäder” då detta oftast är den boendes enda bostad. Sådant boende är således möjligt i samtliga bostadskvarter.

Tillgången till kommersiell service blir god inom området då ett kommersiellt stadsdelscentrum planeras vid Solnabron. Butiks- och verksamhetslokaler planeras i bostadshusens bottenvåningar. Vasastaden med ett rikt utbud på kommersiell service angränsar till planområdet.

Gator och trafik



Platsen för den nya stadsdelen utgör idag ett av Sveriges mest trafikerade vägområden med cirka 157 000 fordon per vardagsmedeldygn på E4/E20. Den direkta anslutningen till regionala och nationella kommunikationsnät ger området hög tillgänglighet. E4/E20 löper genom området och planeras att förläggas i tre tunnlar från ett kvarter väster om Solnabron fram till Norra länkens anslutning vid Norrtull. Frånluftstorn krävs för att god luftkvalitet ska uppnås vid tunnelmynningarna. Tornet placeras i det nordöstra kvarteret.

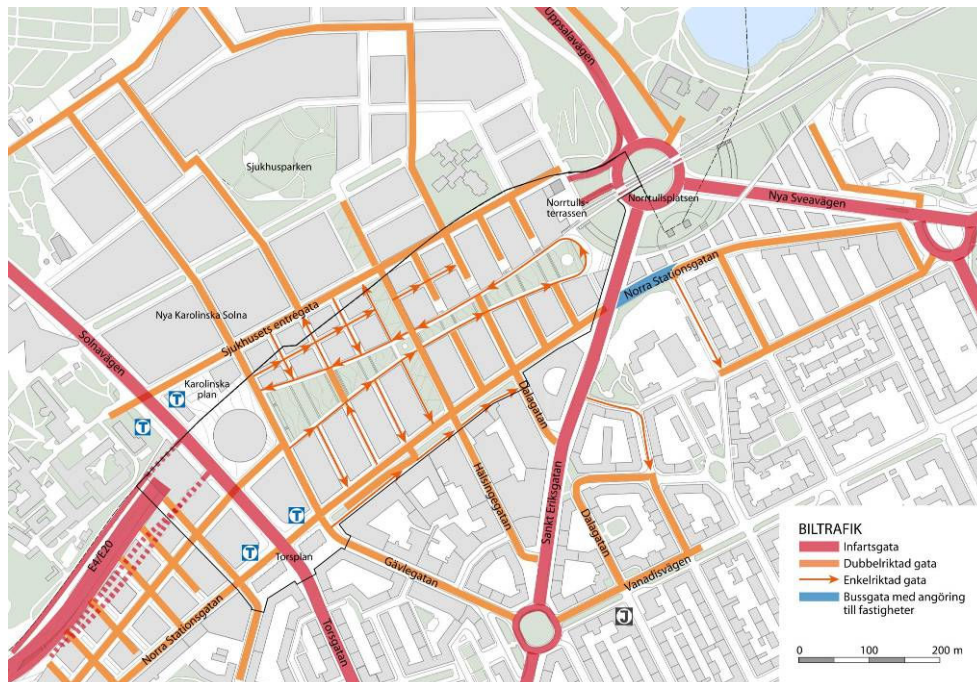
Gång- och cykelstråk

Viktiga gångstråk kommer att leda i nord-sydlig riktning från Vanadisplan längs Gävlegatan, Hälsingegatan och Dalagatan samt längs Torsgatan- Solnabron. Viktiga gångstråk i öst-västlig riktning kommer att ligga längs Norra Stationsgatan, längs parken och parallellt med Värtabanan österut samt längs universitetssjukhusets entrégata i gränsen mellan Stockholm och Solna. För att underlätta koppling till Solnas cykelstråk anläggs dubbelriktade cykelbanor längs Solnabron. Norrtullsplatsen kan passeras planskilt på bro både norr och söder om Värtabanan.

Kollektivtrafik

Ny pendeltågsuppgång planeras nära Vanadisplan och ny tunnelbanelinje med uppgångar vid Torsplan och Karolinskaplan möjliggörs. Utrymme för hållplatser för buss och spårvagn finns bland annat vid Karolinskaplan. Torsgatan/Solnabron, Norra Stationsgatan, Hälsingegatan och del av Gävlegatan

kommer troligen att trafikerats av bussar. Som alternativ till en utbyggnad av tunnelbanan har en spårväg mellan Odenplan och Solna centrum utretts översiktligt.



Biltrafik

Detaljplaneområdet har direkt kontakt med det statliga vägnätet och Klarastrandsleden via västliga ramper vid Solnabron och Norrtull. Området angörs från Solnavägen och Uppsalavägen i norr, Sveavägen i öster samt Sankt Eriks-gatan och Torsgatan i söder.

I öst-västlig riktning leder Norra Stationsgatan genom planområdet och fördelar trafiken in i området. Norra Stationsgatan byggs om och trädplanteras mellan Dalagatan och Gävlegatan. En lokalgata anläggs för angöring till befintliga fastigheter.

Planområdet kan även nås från norr via sjukhusets entrégata samt från Solnabron. En lokalgata från Gävlegatan fördelar trafiken till planområdets nordvästra kvarter, så att sjukhusets entrégata avlastas. Gävlegatan och Hälsingegatan leder genom området i nord-sydlig riktning. Övriga gator försörjer bostadskvarteren huvudsakligen enkelriktat.

Solnabron, som också fungerar som genomfartsgata, blir den mest trafikerade med cirka 35 000 fordon per dygn vid Karolinskaplan. Norra Stationsgatan, sjukhusets entrégata och Hälsingegatan fungerar som såväl genomfart- som lokalgator med som mest 8 000 fordon per dygn.

Angöring och parkering

I markplanet kommer angöring och parkering att tillåtas på de flesta gatorna. För alla bostadskvarter gäller att parkering anordnas inom fastigheten. Planen ger möjlighet att även underbygga allmän platsmark med garage. Dessa garage har entréer till gatuplan och ventilationskanaler i vissa kvarter. Söder om trafiktunnlarna kommer det på de flesta platser vara möjligt att anlägga underjordiska garage i två plan. Garageinfarterna är placerade på kvarterens långsidor. På grund av tunnlarne måste parkeringen samordnas mellan olika kvarter.

Det centrala läget i staden och det goda kollektivtrafikläget gör att färre boende och verksamma än normalt förväntas ha bil. Parkering ska ordnas med 0,7 p-platser per lägenhet, 7 p-platser per 1000 kvm yta för kontor och 20 p-platser per 1000 kvm handel.

Utryckningsvägar

Norr om detaljplaneområdet planeras för ett nytt universitetssjukhus. En del av ambulansstrafiken kommer att passera genom planområdet.

Järnväg

Värtabanan med godstrafik till och från Värtahamnen/Frihamnen föreslås i planen tunnlas in från cirka 70 meter väster om Solnabron till Norrtullsplatsen. Värtabanan utgör ett riksintresse för spårtrafiken och ingår i det så kallade TEN-systemet (Trans European Net System). Så länge Värtahamnen trafikeras med godstrafik och järnvägsfärjor, är den en av utgångspunkterna för planeringen av Norra Stationsområdet. Som planförutsättning har Värtabanan tre spår genom området. Under genomförandetiden accepterar Banverket två spår.

Tillgänglighet

Planområdet sluttar från höjden vid Karolinska i norr ner mot Norra Stationsgatan i söder. Höjdskillnaden utnyttjas för intunnlingen av vägar och järnväg vilket gör att nivåskillnaderna ska tas upp på relativt korta sträckor. Planområdet välver sig också lätt i öst-västlig riktning med höjdpunkten ungefär vid den planerade Hälsingeparken. Från kvartersgårdarna i norr leder trappor ner mot Norrtullsparken. Alternativa gångvägar kommer att finnas. Samtliga entréer är möjliga att angöra med bil och handikapp-parkering kan ordnas i garage eller på gata högst 10 meter från entré. I de fall tillgängligheten för funktionshindrade är svår att uppnå på lokalgatorna kan kvarteren angöras även från garagen. Framför varje entré anordnas, inom respektive fastighet, en plan yta för att uppnå god tillgänglighet. Gång- och cykelbroarna över Norrtull ger god tillgänglighet till Bellevueparken och Vetenskapsstaden.

Brottsförebyggande i planeringen

Planområdet innehåller en blandning av centrumfunktioner, arbetsplatser och bostäder vilket gör att det kommer att vara befolkat dygnet runt. Under de mörka timmarna kommer området att vara väl upplyst av gatu- och parkbelysning samt från skyltfönster och bostäder. I projekteringen av garagen ska trygghetsfrågorna särskilt beaktas, så att belysning, avgränsningar osv utformas på ett sätt som skapar trygghet och förebygger brott. Detta bidrar till ett tryggt och säkert område.

Konsekvenser för barn

När området är fullt utbyggt kommer här att finnas en upplevelserik och välplanerad miljö med god trafiksäkerhet och närhet till såväl storstadens olika utbud som de stora parkernas grönområden. Norrtullsparken blir en viktig oas för kvarterens barn och deras familjer. Förskolor om tre avdelningar planeras till varje bostadskvarter. Tillgång till större lekparks- och grönområden i närmiljön kommer att finnas i Norrtullsparken. Det kan komma att råda brist på grönytor under genomförandeskedets första år för boende i de nya kvarteren längs Norra Stationsgatan. Hagaparken är då en av de närliggande parker som kommer att ha stor betydelse som lekmiljö. I samband med Norra Stationsgatans ombyggnad kommer parken vid Röda Bergen att utvidgas och kan då även rymma en lekplats.

Norrtullsparken kan anläggas först sedan alla tunnlar är färdigställda. En funktionell och välplanerad bostadsgård kommer att finnas i varje bostadskvarter. Den blir extra viktig under genomförandetiden, då den stora parken ännu inte finns.

Teknisk försörjning

Värme/kyla

Möjlighet finns att ansluta såväl bostäder som övriga lokaler till fjärrvärmenätet.

Avfallshantering

All bostadsbebyggelse inom planområdet ska anslutas till gemensamma sopsugsystem. Utrymme för avfallsåtervinning reserveras i respektive kvarter.

Dagvatten

Enligt stadens dagvattenstrategi ska dagvatten i första hand omhändertas på tomtmark. Är det inte möjligt eller lämpligt att infiltrera, får dagvattnet efter fördröjning avledas från fastigheten enligt VA-huvudmannens anvisningar. Exploatören får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Dagvatten ska så långt möjligt ledas till fördröjnings- och infiltrationsmagasin för att säkerställa grundvattenbildningen.

Vatten, spillvatten, el och tele

Allmänna ledningar finns bland annat i Norra Stationsgatan. I samband med utbyggnaden av respektive kvarter ska erforderligt ledningsnät byggas ut för nya bostäder och övriga verksamheter.

KONSEKVENSER FÖR MILJÖN

Hållbar utveckling

Stockholm har en långsiktig och samlad vision för tillväxt och utveckling mot en stad i världsklass – Vision 2030. År 2030 ska Stockholm vara en mångsidig och upplevelserik storstad. I regionen ska det finnas ett stort och brett utbud av arbeten, utbildningar, service, kultur och nöjen med stark internationell karaktär, som ger alla människor möjlighet att förverkliga sina livsdrömmar och ta tillvara allas potential. De unika stadsmiljöer som kombinerar storstadens puls med närhet till natur och vatten ska locka besökare från hela världen.

Staden har ambitioner och mål för att minimera energiförbrukningen. År 2050 ska Stockholm vara fritt från fossila bränslen. Norra Stationsområdet ska präglas av energieffektiva lösningar och användning av förnyelsebara energislag.

Staden planerar och bygger för att kunna möta ett varmare klimat med ökad och intensivare nederbörd. I Norra Stationsområdet anpassas byggnader och anläggningar för klimatet idag och i framtiden.

Norra Stationsområdet planeras och byggs för att främja en ekologisk, ekonomisk och socialt hållbar utveckling. Stadsdelen genomsyras av hållbar

användning av material och resurser. Området får god tillgänglighet genom utbyggnad av kapacitetsstark kollektivtrafik.

Stadsdelen utformas för att uppmuntra till rörelse och vistelse utomhus. Förbindelser mellan större gröna områden i närheten ska vara attraktiva och sammanhängande. Norra Stationsområdet ska erbjuda en hälsosäker inne- och utemiljö.

Miljöanpassning är en del i arbetsprocessen. I den fortsatta planeringen av Norra Stationsområdet kommer staden att samordna miljöambitionerna genom en målstyrd arbetsprocess för att klara effektiv och långsiktigt hållbar användning av mark och vatten.

Ambitionen är att alla som arbetar med planering, projektering och produktion av anläggningar och byggnader i Norra Stationsområdet ska få en samlad miljövägledning. Det är viktigt att miljövisioner och övergripande miljömål tas om hand redan i planering och projektering.

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL 5 kap 18§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras. En miljökonsekvensbeskrivning hör till planhandlingarna. Här följer en sammanfattning.

Stads- och landskapskaraktär och kulturmiljö

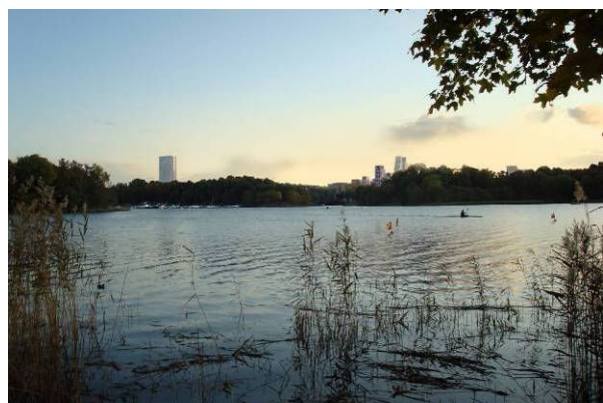
Karolinska sjukhusområdet är väl exponerat från Uppsalavägen och bebyggelsefronten längs Norra Stationsgatan och Sveavägen bildar front i söder.

Förslaget innebär totalt sett en positiv förändring av stadsbilden då de idag kraftiga barriärerna i form av trafikled och järnväg byggs bort och staden ”läker” ihop. Detaljplaneförslaget innebär en tät och hög bebyggelse som blir synlig från många av Stockholms höjdområden. Den nya bebyggelsen ansluter dock i huvudsak till stadens siluett och bedöms inte påverka Nationalstadsparken negativt. Lokalt innebär förslaget en avsevärd förändring av stadsbilden. Norra Stationsgatans rum sluts och utblicken mot Karolinska försvinner för boende på Norra Stationsgatan men ger i stället goda möjligheter att till fots och cykel färdas mellan Vasastaden, Solna och kringliggande parkområden.

Stadens tydliga avslut mot norr förändras och ett av särdragen i riksintresset Stockholms innerstad påverkas. Den nya bebyggelsen kommer tydligt att avgränsa sig som en ny årsring i stadslandskapet och bedöms inte innebära påtaglig skada på riksintresset.



Vy från markperspektiv vid Haga idag respektive med föreslagen bebyggelse



Vy från markperspektiv vid Brunnsviken idag respektive med föreslagen bebyggelse

Grönstruktur och rekreation

Området som omfattas av planförslaget består idag till största delen av hårdgjorda ytor. Den vegetation som finns är spridd, spontant uppkommen och består av triviala arter. Djurlivet bedöms som ringa. Området används inte heller för rekreation och friluftsliv. Planförslaget innebär att Norra Stationsområdet byggs ihop med staden och att nya förbindelser inom staden och mellan parkområden skapas. Norrtullsparken, som ligger centralt i bostadsområdet, samt bostadsgårdarna innebär att mer grönska förs in i området. Möjligheterna att röra sig i ett grönt sammanhang mellan de värdefulla grönområdena Karlberg och Haga-Brunnsviken förbättras betydligt även om grönområdena inte binds ihop. Möjligheterna till spridning för djur och växter ökar. Konsekvenserna för grönstruktur och rekreation bedöms sammantaget som mycket positiva.

Yt- och grundvatten

Dagvatten från överdäckningen ska om möjligt infiltreras till grundvattenmagasin för att minska risken för att områdets grundvattenbalans påverkas. Tillståndsprövning för bortledning av grundvatten pågår. Vägarbetsplanen för E4/E20 innebär ökad rening av vägdagvatten och bedöms sammantaget innebära stora och positiva konsekvenser för ytvatten i och med att reningen ökar från vägområdet och små förändringar förväntas vad gäller grundvattennivå och kvalitet.

Detaljplanens förslag leder till cirka sex gångers volymökning av mängden dagvatten från gator och andra hårdgjorda ytor. Föreslagen hantering av dagvattnet där dagvatten från de mest trafikerade vägytorna renas innan det släpps ut innebär minskade halter av föroreningar. Totalt sett ökar dock

belastningen pga den stora volymökningen. Konsekvenserna bedöms som små och negativa.

Buller och vibrationer

Intunnlingen av väg och järnväg innebär att två stora bullerkällor försvinner från området. För bebyggelse som även efter intunnlingen har fasader direkt mot E 4/E 20 ökar bullernivåerna år 2030 jämfört med idag p.g.a. beräknad ökad trafik.

Planförslaget innebär positiva konsekvenser för befintlig bebyggelse. För den nya bebyggelsen kommer avstegsfall enligt "Trafikbuller och planering" att tillämpas. Avsteget från gällande riktvärden motiveras med att området är beläget i ett mycket centralt och kollektivtrafikhärläge samt har tillgång till befintlig infrastruktur.

Buller- riktvärden, mål och avstegsfall

Enligt riksdagens beslut 1997 bör följande riktvärden normalt inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Riktvärdena är inte rättsligt bindande normer, utan ska vara vägledande för bedömningar med hänsyn till lokala faktorer och särskilda omständigheter i det enskilda fallet.

För att skapa samsyn om tillämpningen av riktvärdena har staden och Länsstyrelsen i Stockholms län utarbetat rapporten Trafikbuller och planering, utgiven 2000. I rapporten konstateras att det i regionen råder brist på byggbar mark i lägen som är centrala eller gynnsamma med tanke på infrastruktur och kommunikationer. Samhällsekonomiska och sociala skäl motiverar i vissa fall att bostäder uppförs i dessa lägen trots att riktvärdena för buller överskrids. Avsteg bör som huvudregel endast ske i centrala lägen med god kollektivtrafikförsörjning. Möjligheterna att ordna en tyst sida för samtliga lägenheter ska särskilt uppmärksammas. I rapporten fastslås två s.k. avstegsfall (A och B). Avstegsfallen innebär följande minimikrav på ljudmiljön:

- Avstegsfall A: Samtliga lägenheter har tillgång till tyst sida med betydligt lägre nivåer än 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad (frifältsvärde) för minst hälften av boningsrummen samt tyst uteplats i anslutning till bostaden.
- Avstegsfall B: Samtliga lägenheter har tillgång till tyst sida om högst 55 dB(A) för minst hälften av boningsrummen.

En bullerutredning som redovisar situationen med väg och järnväg i temporärt läge samt helt utbyggt med väg och järnväg i tunnel har tagits fram. Ekvivalent ljudnivå har beräknats vid de planerade bostadshusens fasader. Beräkningarna visar att fasader mot Norra Stationsgatan har ekvivalent ljudnivå 60-66 dBA. Fasader mot nya lokalgator har ekvivalent ljudnivå över 55 dBA men under 65 dBA. Fasader mot lokalgator mellan kvarteren söder om Norrtullsparken har ekvivalent ljudnivå i regel 50-60 dBA. I anslutning till Norra Stationsgatan kan ljudnivån vara strax över 60 dBA. Här måste lägenhetslösningarna studeras noga och husen utredas var för sig för att säkerställa att samtliga lägenheter får

tillgång till mindre bullrig sida i minst hälften av boningsrummen. Fasader mot lokalgator mellan kvarteren norr om Norrtullsparken har i regel ekvivalent ljudnivå under 55 dBA. Detta innebär att byggnation av enkelsidiga lägenheter är möjliga i viss omfattning. I området nära Solnavägen finns fasader med ekvivalent ljudnivå över 55 dBA. Husen närmast Solnavägen är exponerade för höga trafikbullernivåer från flera håll. Dessa hus måste utformas med fokus på att åstadkomma mindre bullrig sida i erforderlig omfattning. Exempelvis på lösningar kan vara att fasaden förses med burspråk, och/eller delvis inglasade balkonger, vända från trafiken.

Värtabanan kommer i områdets östra del, vid Norrtull, att påverka bullernivåerna i denna del av området. Ekvivalent ljudnivå upp till 60 dBA förekommer vid ett bostadskvarter. Då dessa hus är exponerade för vägtrafikbuller på andra fasader måste dessa hus, och lägenheternas planlösning, studeras noga och utredas var för sig. Planen anger olika användning för detta kvarter.

Nya Karolinska sjukhuset kommer att ha två helikopterplattformer på taket till akutmottagningen, i kvarteret närmast Norra Stationsområdet. Här beräknas 6-8 flygrörelser ske per dygn. En del av de nya bostäderna bedöms därför utsättas för FBN (flygbullernorm) över 55 dBA. För att möjliggöra bostadsbebyggelse inom detta område måste även avsteg från riktvärden, enligt avstegsfall B, tillämpas även för flygtrafikbuller. Hus som ligger inom område som exponeras för FBN över 55 dBA måste utformas med hänsyn till buller från helikoptertrafiken så att tillgång till fasad med FBN under 55 dBA skapas i tillräcklig omfattning.

Fasader mot gårdarna uppfyller i regel krav för avstegsfall B. Avstegsfall A, där tillgång till mindre bullrig sida för minst hälften av boningsrummen med ljudnivå betydligt lägre än 55 skall finnas, är inte möjligt på grund av att bakgrundsnivån i området är uppskattningsvis cirka 50 dBA.

För byggnader ovanpå Värtabanans intunnling kommer stomljudsisolering att krävas i konstruktionerna för att säkerställa att riktvärden för stomljud inomhus inte överskrids. Med föreslagna åtgärder bedöms inga konsekvenser uppstå vad gäller vibrationer och stomljud.

Avsteget som görs från riktvärdena motiveras av följande:

Området är beläget i ett mycket centralt och kollektivtrafikenära läge samt har tillgång till befintlig infrastruktur. Den nya bebyggelsen bidrar till att sammanlänka stenstaden med Karolinska sjukhuset i Solna. Förslaget innebär också att befintliga rekreationsstråk binds samman ut mot kringliggande natur- och parkområden.

Luftkvalitet

För luftkvalitet finns miljökvalitetsnormer som är bindande. I Stockholmsregionen är halterna av partiklar PM10 och kvävedioxid kritiska. Intunnlingen innebär att stora delar av planområdet får halter av partiklar PM10 och kvävedioxid som ligger i nivå med nuvarande bakgrundsnivå. Vid tunnelmynningarna beräknas miljökvalitetsnormerna för partiklar PM10 överskridas inom ett område 70-80 meter väster om mynningen vid Solnabron. Halterna av kvävedioxid är förhöjda men normvärdet klaras. Där överskridande av miljökvalitetsnormerna befaras anges att fönster ska utföras icke öppningsbara. Friskluftsintagen till byggnaden mellan tunnelöppningen för

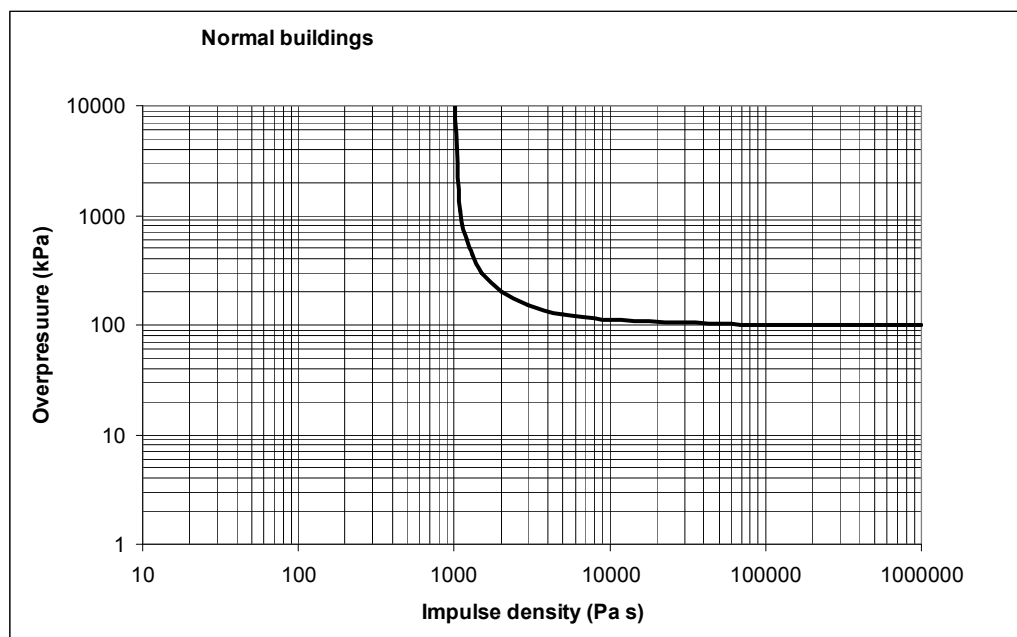
E4/E20 i väster och Solnavägen ska placeras på tak eller mot gator som inte vetter mot dessa gator. Detta regleras med planbestämmelser. Jämfört med nollalternativet (miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs) bedöms planförslaget innebära stora och positiva konsekvenser.

Risk och säkerhet

För att hantera möjliga olyckscenarier som kan uppstå i tunnlarna under bebyggelsen eller strax utanför tunnelmynningarna krävs ett antal åtgärder. Bland annat ska ovanliggande byggnader kunna hantera lokala skador efter en explosion motsvarande två ton trotyl och att kollaps eller fortskridande ras i byggnaderna inte tillåts uppstå. Byggnad ovan tunnelmynningen ska utformas för att klara efterfrågade karakteristiska tryck och impulstäthet i enlighet med diagrammet nedan. För de lokaler som är placerade omedelbart innanför fasad mot E4/E20 anges att personintensiv verksamhet inte får förekomma.

Även själva tunneln utformas med hög säkerhet för att säkerställa att en olycka inte ska påverka ovanliggande bebyggelse.

Framför fasaderna skapas ett avstånd till tunnelmynningen för E4/E20 och för Solnavägen anges särskilda skyddsbestämmelser med avseende på risk och säkerhet.



Byggtiden

Byggtiden beräknas pågå 2009-2018. Bostäder beräknas börja byggas 2011, innan intunnlingen av väg och järnväg är klar. Det innebär att de som först flyttar in i området under flera år kommer att bo intill en byggarbetsplats. Särskilda åtgärder för dessa bostäder måste göras då väg och järnväg ligger i temporärt läge nära bebyggelsen innan överdäckningen är klar.

Bullernivåerna bedöms uppgå till 68 dB(A) ekvivalent nivå från vägtrafik och maxnivåer över 85 dB(A) från Värtabanan om bullerdämpande åtgärder utförs. Skyddsåtgärder vidtas så att inomhusnivåer klaras. Särskilda åtgärder kommer att studeras i samband med projektering av de första kvarteren för att minimera störningar under byggtiden. En bullerskärm på stödmuren ovan järnvägen föreslås för att dämpa buller i vistelseområdet närmast husen.

Bostäder kommer under flera år att ligga nära temporär väg där PM10-halterna beräknas bli förhöjda. Byggtiden bedöms dock generellt inte medföra överskridande av miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet tack vara områdets

öppna och välventilerade läge samt att temporära vägen ligger i skärning i förhållande till nya bebyggelsen.

Solförhållanden

Vid vår- och höstdagjämning är bostadsgårdarnas mark och fasader belysta till större delen eller delvis på förmiddagarna. Detta beror på de nordsyd-riktade gårdarna med sina öppningar mot söder. På sommaren kommer solen ner på gårdarna mitt på dagen och sydvända fasader får sol en stor del av dagen. Sent på eftermiddagen skuggar kvarteren varandra, medan solen når en del västvända fasader och hörntornen.

Vid vår- och höstdagjämning är Norrtullsparken väster om Hälsingegatan till större delen solig. Öster om Hälsingegatan är den nordliga delen solbelyst. På sommaren ligger större delen av parken i sol i stort sett hela dagen. Vår och höst sker ingen förändring för bebyggelsen på Norra Stationsgatan södra sida. Hälsingegatan får sol under förmiddagen.

Sommartid är i princip alla gaturum soliga mitt på dagen. Hälsingegatan förblir solig längst. På Norra Stationsgatan liknar situationen den idag förutom sen eftermiddag/kväll då bebyggelsen på Norra Stationsområdet skuggar.

Elektromagnetisk strålning

Närhet till nätstationer och ställverk i eller i anslutning till byggnaderna ska beaktas i samband med projektering för att säkerställa att gällande riktvärden kan innehållas.

Den låga trafikvolymen på Värtabanan medför att gränsen för årsmedelvärden för elektromagnetiska fält inte överskrids.

Övrigt

Tidigare utförda undersökningar av förorenad mark inom Norra Stationsområdet visar generellt lägre halter än man kan förvänta sig baserat på områdets historik. Dock har förhöjda halter av metaller, PAH och olja påträffats. Beredskap finns för att hantera eventuella föroreningar som kommer fram under byggtiden. Därmed bedöms risken för att förorenad mark orsakar skada som liten.

Administrativa frågor

Detaljplanens genomförandetid är 10 år från den dag planen vinner laga kraft.

Revideringar

Inför antagande av detaljplanen har planhandlingarna reviderats med anledning av inkomna synpunkter. Vissa justeringar har karaktären av redaktionella ändringar medan andra påverkar gränser med mera. Ändringarna bedöms inte ha något allmänt intresse. Länsstyrelsen, Vägverket, Banverket, SL och Solna kommer dock att informeras om revideringarna innan planen antas i Kommunfullmäktige. Följande har reviderats:

- gränser har justerats avseende väg vid Norrtullsplatsen
- användningen för vägtrafiktunnlarna ändras till allmän platsmark och bestämmelserna avseende väg/järnväg respektive tunnelbana har separerats
- den del som berör Norra länken i öst har justerats för att överensstämma med gällande tillstånd för dessa tunnlar
- bestämmelsen om dagvatten har justerats

- bestämmelsen m1 kompletteras med att fasad inom 30 meter från skyddsområdet ska förses med brandklassade fönster
- Bestämmelsen m2 ersätts med användningen ”SKYDD” för att förtydliga områdets funktion. Texten kompletteras med att området närmast tunnelmynningen väster om Solnabron inte bör användas för stadigvarande vistelse. Här anges också att lokaler närmast fasad mot E4/E20 inte bör användas för personintensiv verksamhet. Ett skyddsavstånd på ca 20 meter tillsammans med övriga krav på byggnadens stomme bedöms i enlighet med tekniska utredningar ge tillräckligt skydd för människor i byggnaden.
- bestämmelsernas formulering avseende risk och säkerhet justeras för att tydliggöra innebörden
- bestämmelse kompletteras med att friskluftsintag får förekomma på tak
- bestämmelse kompletteras med att utrymme för ventilation från garage ska finnas i byggnad vid Karolinska plan
- bestämmelse avseende frånluftstorn har kompletterats med minsta avstånd till närmaste fasad
- höjderna på kvarteren närmast Norrtull har justerats med hänsyn till Nationalstadsparken
- En PM upprättas som komplement till MKB inför antagande där bland annat riskfrågor och störningar under byggskedet utvecklas med anledning av inkomna synpunkter. I denna PM redovisas också flera siktlinjer från Nationalstadsparken. En anpassning till riksintresset har skett genom att hushöjderna närmast Nationalstadsparken har sänkts. Området kring Norrtull ingår inte i denna detaljplan.
- genomförandebeskrivningen har kompletterats avseende avtal
- MKB har justerats med avseende på helikoptertrafiken så att det framgår att det rör sig om 6-8 flygrörelser och inte 6-8 inflygningar
- Beskrivning avseende Gestaltning- och kvalitetsprogrammet har justerats i plan- och genomförandebeskrivningarna, för att tydliggöra dokumentets roll i genomförandeskedet.

Efter godkännande i stadsbyggnadsnämnden har vissa justeringar gjorts i planhandlingen:

- Angiven gatuhöjd vid Norrbackagatans förlängning i planområdets västra del har tagits bort.
- Z-område under gång- och cykelbroområdet vid Norrtull har justerats
- Det smala vägområdet mellan järnvägsbro och gc-bro vid Norrtull har justerats då det felaktigt redovisats som park.
- Redaktionella justeringar har gjorts i text på plankarta.
- Illustrationer i genomförandebeskrivningen avseende skeden har justerats.

MEDVERKANDE

Aleksander Wolodarski är projektledare och ansvarig handläggare. Emelie Eriksson är biträdande projektledare. De formella planhandlingarna har utarbetats av WSP Stadsutveckling genom Anna Galli och Malin Lindqvist.