



Norra Stationsområdet

Samrådshandling maj 2009

Genomförandebeskrivning

S-Dp 2009-02013-54





Planavdelningen
Aleksander Wolodarski
Tfn 08-508 273 36

2009-05-04

S-Dp 2009-02013-54

Emelie Eriksson
Tfn 08-508 266 61

Förslag

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

BAKGRUND

Trafikleden Norra länken/E4/E20, Värtabanan och det gamla bangårdsområdet vid Norra Station utgör barriär och störningskälla i stadslandskapet. Under åren har flera planeringsinitiativ tagits i syfte att utnyttja området bättre. En intressentgrupp med några byggherrar genomförde i samverkan med de dåvarande markägarna Stockholms stad och Jernhusen AB 1999 en förstudie av förutsättningarna att däcka över och utveckla stations- och vägområdet i Stockholm. Samtidigt utvecklade Karolinska Institutet en idé om Stockholm BioScience, att skapa ett sammanhängande område för biovetenskaplig forskning i en attraktiv miljö. Institutet presenterade idén för regeringen och sökte samarbete med Stockholms Universitet och KTH.

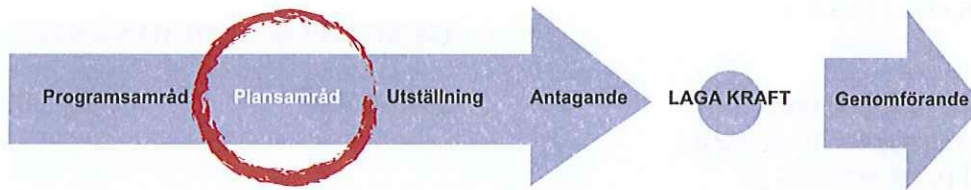
I början av 2000-talet arbetade Stockholms läns landsting (SLL) med en fastighetsutvecklingsplan för Karolinska sjukhuset. Då det visade sig svårt att anpassa befintliga lokaler till effektiv och modern vård, initierades utredningar om att uppföra ett nytt universitetssjukhus i regionen. I oktober 2003 etablerades en informell samarbetsorganisation med en styrgrupp bestående av ledande politiker samt en ledningsgrupp med tjänstemän från städerna, landstinget/Locum och KI/Akademiska Hus. Under 2004 förvärvade Stockholms Stad marken på stationsområdet från Jernhusen AB.

Parallellt med städernas planering har Vägverket tagit fram en förstudie för intunnling av E4/E20. SL tog under 2008 fram en förstudie för en ny tunnelbanegren till Karolinska.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Detaljplanen bedrivs med normalt planförfarande. Fördjupad översiktsplan för Karolinska – Norra Station, Norra stationsområdet antogs i juni 2008 och utgör program för detaljplanen.



| | |
|-----------------|---------------|
| Samråd | maj-juni 2009 |
| Utställning | oktober 2009 |
| Godkännande SBN | december 2009 |
| Antagande KF | februari 2009 |

Efter det att planen vunnit laga kraft kan fastighetsbildning ske och bygglov meddelas. Utbyggnad av planområdet beräknas pågå under en 10-årsperiod. Utbyggnaden inleds med att ett tillfälligt spår för Värtabanan anläggs under hösten 2009. Tänkta etappindelning redovisas under Tekniska frågor, nedan.

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan och svarar för myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan. Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder.

Staden ansvarar i samråd med Vägverket för intunnling av vägar samt alla åtgärder som krävs för detta. Vägverket ansvarar för utbyggnad av kapacitetsförstärkande åtgärder. Staden ansvarar i samråd med Banverket för intunnling av Värtabanan och Stockholms Lokaltrafik AB ansvarar för utbyggnad av tunnelbana.

Respektive byggherre ansvarar för genomförandet inom kvartersmark. Exploateringskontoret ansvarar för genomförandet av parker och gator inom allmän platsmark. För genomförande av övriga anläggningar inom allmän platsmark ansvarar exploateringskontoret i samverkan med byggherrar.

Avtal

Följande avtal och överenskommelser ska upprättas:

1. Överenskommelse om exploatering och försäljning av mark till blivande byggherrar.
1. Genomförandavtal med respektive ledningsdragande bolag.
2. Avtal med Locum om exploatering av kvarter över kommungränsen.
3. Genomförandavtal med Vägverket
4. Genomförandavtal med Banverket
5. Avtal med Solna kommun om kommungränsjustering

Genomförandetid

Planens genomförandetid slutar 10 år efter det att planen vunnit laga kraft.

Huvudmannaskap

Staden är huvudman för allmän platsmark inom planområdet.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

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

Fastighetsbildning

Genom avstyckning kommer ett flertal fastigheter att bildas inom området. Inom respektive kvarter kan en eller flera fastigheter bildas.

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.

Det kan också bli aktuellt med en kommungränsjustering mellan Solna och Stockholms kommuner.

Servitut och gemensamhetsanläggningar

Allmänna gång- och cykelstråk markerade med **x** säkerställs med servitut.

Angivna **z**-områden säkerställs med servitut för allmän körtrafik.

I de fall garage med mera anläggs under allmän platsmark måste utrymme för allmänna ledningar för vatten och avlopp, el, tele med mera säkras med servitut eller ledningsrätt.

Gemensamhetsanläggningar bildas för garage, ledningar, sopsug, bostadsgårdar, gångförbindelser med mera.

EKONOMISKA FRÅGOR

Kostnad för byggandet av gator och allmänna ytor betalas av staden och byggherrar enligt exploateringsavtal mellan staden och byggherrar. Staden kommer att stå för större delen av kostnaderna. Kostnad för intunnling av väg och järnväg betalas av staden och Vägverket respektive Banverket enligt genomförandeavtal. Staden kommer att stå för större delen av kostnaderna.

Intäkter kommer från försäljning av mark till byggherrar. Kostnaderna överstiger intäkterna.

Utöver exploateringskostnader som kostnader för intunnling och infrastruktur, kommer staden att få ökade kostnader för drift och skötsel av gator och parker samt förvärv av bostadsrätter (alt hyror) för förskolor liksom för gruppboheter samt drift av dessa.

TEKNISKA FRÅGOR

En geoteknisk utredning har tagits fram av WSP.

Ledningar för vatten, spillvatten, el och tele.

I samband med utbyggnaden av respektive kvarter ska erforderligt ledningsnät byggas ut för nya bostäder och övriga verksamheter.

Grund- och dagvatten

Anläggningar eller andra åtgärder får inte påverka grundvattennivåerna i området. Tillfälliga sänkningar av grundvattennivån kan dock tillåtas.

Dagvatten ska så långt möjligt ledas till fördröjnings- och infiltrationsmagasin för att säkerställa grundvattenbildningen. Breddning får ske till dagvattennätet enligt VA-huvudmannens anvisningar.

Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Värme

Området kommer att anslutas till fjärrvärmenätet.

Avfallshantering

All bostadsbebyggelse inom planområdet ska anslutas till ett gemensamt sopsugsystem. Utrymme för uppsamling av avfall bör reserveras i garageplan med tillräckligt höjd för att möjliggöra tömning med lastbil.

Gemensamt utrymme för avfallsåtervinning reserveras i garageplan.

Tunnlar

I kvarteren norr om det centrala parkstråket ska utrymningsvägar från vägtunnlarna reserveras. I anslutning till tunnelrören anordnas teknikutrymmen för elförsörjning, tilluft med mera. Friskluftsintag till tunnlar sker via en 70 kvm stor galleryyta som inryms i murytor vid Norrtullsplatsen. Norr om kommungränsen mot Solna, i anslutning till trafikplatsen vid Norrtull, ersätts en befintlig transformatorstation med ställverk och reservkraftstation för försörjning av vägtunnlarna.

Utrymme för nödingång till järnvägstunnel reserveras i ett av kvarteren söder om parkstråket. Här ska också en tryckstegringsventil ordnas för att säkerställa tillgång till brandvatten.

Bebyggelsen avses grundläggas på väg- och järnvägstunnlarnas väggar. Tunnlarnas och husens konstruktioner samverkar så att god stabilitet uppnås. Med hänsyn till tunnelkonstruktionerna anges ett antal skyddsbestämmelser.

Riskhänsyn

Riskanalys har genomförts för området i sin helhet och finns som underlag för det fortsatta arbetet.

Vid nybyggnad intill elnätstationer med mera bör inte utrymmen enligt myndigheternas försiktighetsprincip vara av karaktären där människor stadigvarande vistas.

Buller

Byggnader ska utformas så att ekvivalent ljudnivå inomhus i kontorsrum och konferensrum inte överskrider 40 dB(A).

Luft

I anslutning till tunnelmyningar och cirka 70 m ifrån dessa överskrids gällande miljö kvalitetsnormer. Friskluftsintag ska vändas från kringliggande gator för att säkerställa god luftmiljö.

Markföroreningar

Utredning av markföroreningar inom området har genomförts. Förhållandevis låga halter förekommer. Hänsyn till markföroreningar måste tas i byggskedet.

Om befintlig yttlig jord kommer att lämnas kvar inom blivande parkmark krävs kompletterande yttlig provtagning.

Parker

Inom de områden som betecknats PARK i detaljplanen ska ett minsta jorddjup om 1,5 meter finnas.

Gestaltningssystem

Utformning av bebyggelse och allmänna platser ska i huvudsak följa gestaltningssystemets principer och riktlinjer.

Markanvisningsavtal ska reglera att gestaltningssystem upprättas för respektive kvarter. Exploateringsavtalet reglerar sedan att gestaltningssystemets arkitektoniska principer och riktlinjer i huvudsak följs.

Tunnelbana

En järnvägsplan för tunnelbana kommer att tas fram till slutet av 2009. Byggstart beräknas till senare delen av 2011. Tunnelbanan beräknas vara färdigställd 2015 i samband med att Nya Karolinska i Solna står färdigt.

Utbyggnadsetapper

Platsen för den nya exploateringen utgör idag en av Sveriges mest trafikerade vägar. Sårbarheten i detta område är stor då detta i princip är den enda kopplingen mellan norr och söder på E4:an. För att över huvud taget kunna utföra några arbeten på detta avsnitt måste trafiken kunna ledas om på ett betryggande avstånd från pågående arbeten.

För att undvika allmän trafik genom vägarbetsplatserna kommer en temporär väg byggas utanför befintlig E4/E20 ungefär i det läge som järnvägen har idag. En temporär till- och frångångsväg till vägområdet anläggs direkt öster om Solnabron i Solna stad.

Arbete med intunnning av E4/E20 och Värtabanan och kapacitetshöjande åtgärder på E4/E20 ska samordnas med Norra länkenprojektet. De kapacitetshöjande åtgärderna föranleds av Norra länken.

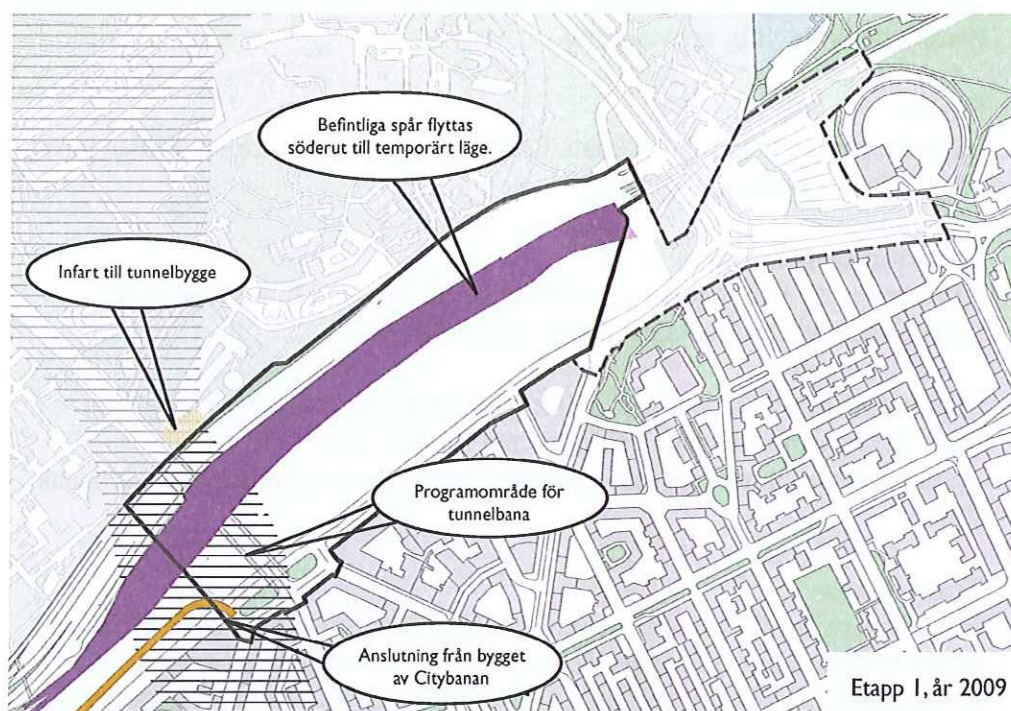
Gång och cykeltrafik som idag korsar arbetsområdet kommer att ledas via temporär eller ny Solnabro. Den befintliga gång- och cykelbro som finns över vägar och järnväg måste därför rivas. Gång- och cykeltrafik ut på Essingeledens bro mot Pampas flyttas och leds därför över spåren vid Tomtebodavägen.

Arbetet kan beskrivas enligt följande:

Etapp 1, år 2009

Befintliga spår flyttas söderut till temporärt läge.

Anpassning av tunnelanslutningar vid Norra länkens mynningar påbörjas för att möjliggöra lägen för stöd till temporär bro över Norrtull samt en körbar del vid tunnelmynning som ersättning för trafik från Norrtull söderut när Eugeniabron stängs för ombyggnad.



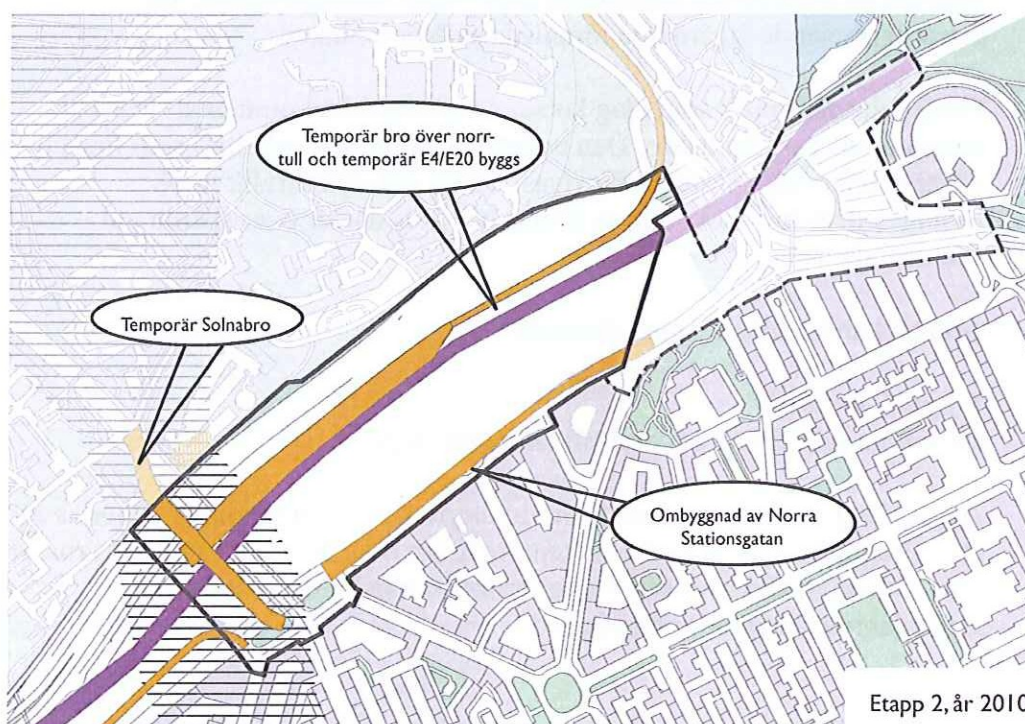
Etapp 2, år 2010

Temporär bro över Norrtull och temporär E4/E20 byggs. Befintlig ramp från Klarastrand till Solnabron rivs. Transportväg öster om Solnabrons norra landfäste byggs.

Stöd för temporär Solnabro samt del av spårtunnel under befintlig Solnabro anläggs. Korsningen Solnavägen – Norra Stationsvägen byggs om.

Det temporära vägnätet tas i drift senast årsskiftet med undantag för södergående trafik i Eugeniattunneln som ligger kvar i sitt ursprungliga läge för att möjliggöra ombyggnad av Eugeniabrons östra del.

Ombyggnad av Norra Stationsgatan med ledningsomläggning påbörjas.



Etapp 3, år 2011

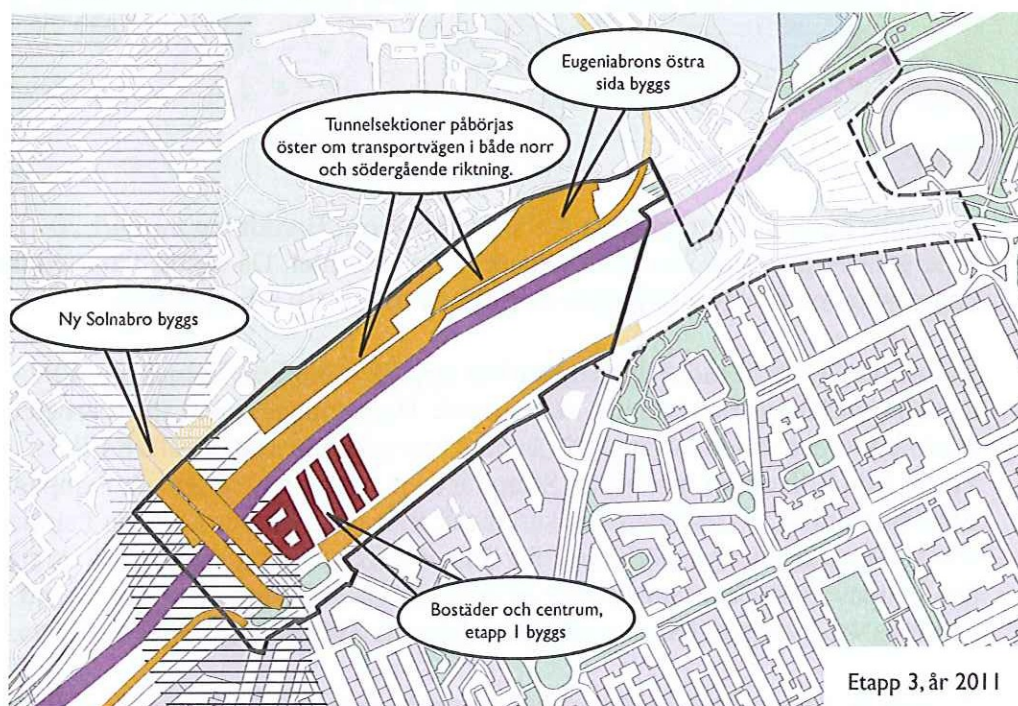
Tunnelsektioner påbörjas öster om transportvägen i både norr och södergående riktning. I södergående riktning kan tunnel byggas fram till gränsen för bygget vid Eugenibron. När den entreprenaden hunnit till sin andra etapp och trafiken i södergående tunnelrör i Eugeniattunneln flyttat över till norrgående kan södergående tunnel byggas vidare.

Rivning av befintlig Solnabro utförs och efter det påbörjas tunneldelar västerut.

Längst österut kan tunneldelar som ansluter mot Norra länken påbörjas. Ny anslutning av Essingeleden till Pampaslänken byggs.

Ombyggnad av Norra Stationsgatan avslutas.

Bebyggelsen i etapp 1 påbörjas.



Etapp 3, år 2011

Etapp 4, år 2012

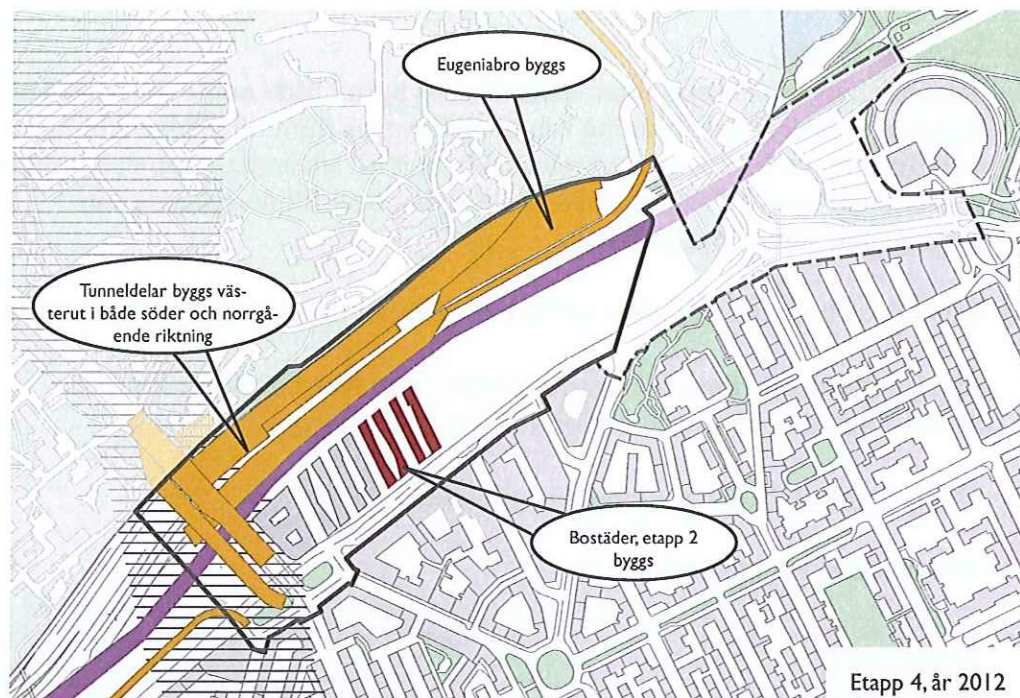
Parkeringsbron stängs för allmän trafik. Ett körfält från Klara Strand stängs och stöd för ny rampbro påbörjas. Gång och cykelbro rivs. Nya landfästen och plattform för lansering av rampbro byggs.

Breddning av E4/E20 norrgående vid Karlberg påbörjas 2:a och avslutas 4:e kvartalet. Ett körfält stängs och två körfält öppnas. Etablerings- och materialupplagsyta finns under E4 utmed Pampaslänken varför även en minskning av körfältsbredderna på Pampaslänken blir nödvändig.

Eugeniabrons ombyggnad samt anslutningar mot Norralänken avslutas 4:e kvartalet. Tunneldelar byggs västerut i både söder och norrgående riktning under tidigare riven Solnabro. Ny Solna bro byggs och avslutas i november.

Vägtullstationen flyttas till permanent läge. Ny Solnabro kan tas i drift efter det att genomslag för stationsbyggnad för tunnelbanans nya sträckning är klar.

Bebyggelsen i etapp 1 färdigställs och etapp 2 påbörjas.



Ettapp 5 år 2013

Rampbro lanseras över spår via tillfällig plattform. Breddning av E4/E20 södergående påbörjas 2:a och färdigställs 4:e kvartalet. Då stängs påfarten från Pampaslänken för att möjliggöra en trafikfri tillfart till arbetsplatsen.

Avfart från E4/E20 mot Klarastrand leds upp på ramp från Solnabron. Ett körfält mot Klarastrand stängs. Återstående läggs längst norrut så att arbetena med ny bro och stödmur kan utföras med betryggande avstånd till trafiken. Trafik från Solnabron mot Klara Strand leds ut på Essingeleden via Pampas. Efter breddning av Essingeleden kan trafik från E4/E20 ledas om via Pampas och anläggande av nya stödmurar för Solnabrons kopplingar till Klara Strand kan byggas. Permanent anslutning av Solnabrons koppling till Klara Strand kan påbörjas 4:e kvartalet när den västraste delen av sydgående tunnel avslutats.

Rivning av temporär Solnabro samt byggande av permanenta anslutningar till Solnavägen och Torsplan färdigställs.

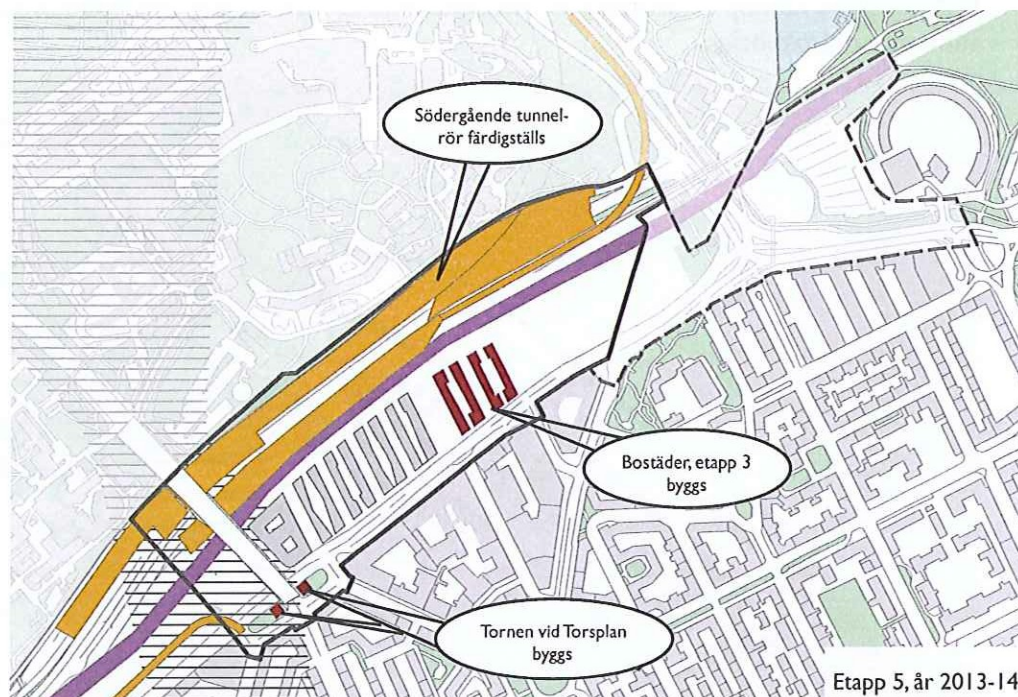
Tunnelbygge i södergående riktning samt delen under den temporära Solnabron färdigställs 3:e kvartalet.

Installationsarbeten och intrimning av säkerhetssystem påbörjas 4:e kvartalet.

år 2014

Rampbro färdigställs 4: kvartalet. Installationsarbeten och intrimning av säkerhetssystem för södergående riktning färdigställs 3:e kvartalet. Södergående körriktning tas i drift 3:e kvartalet. Trafiken i norrgående är kvar på temporärt läge men tunnel i norrgående riktning kan påbörjas 4:e kvartalet.

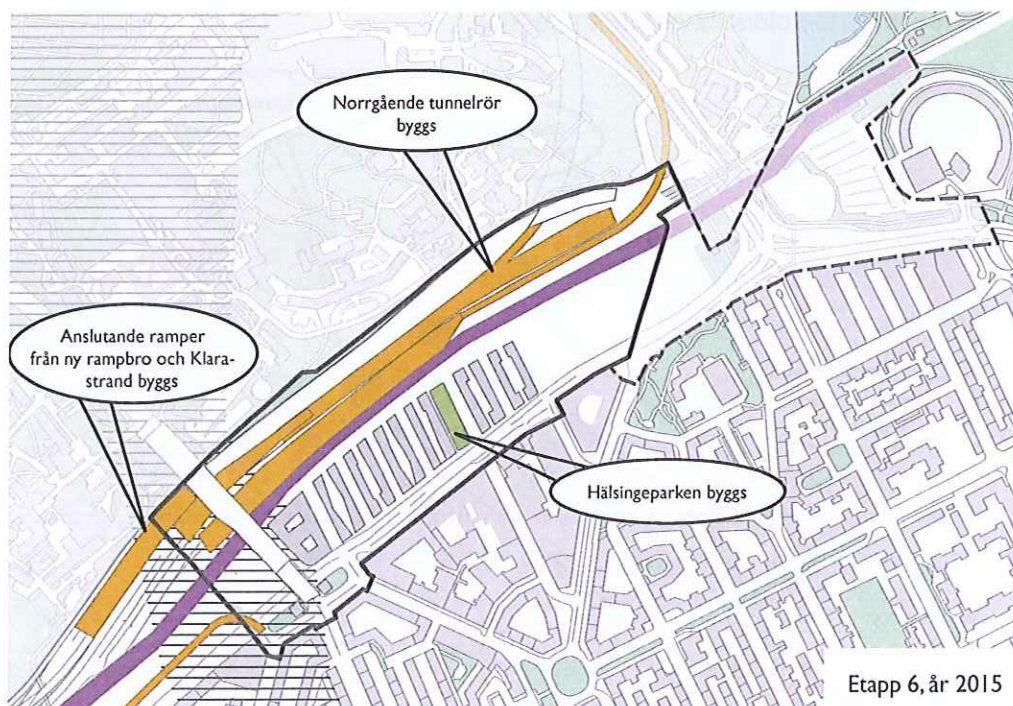
Bebyggelsen i ettapp 2 färdigställs och ettapp 3 samt tornen vid Torsplan påbörjas.



Etapp 6, år 2015

Norrgående tunnelrör byggs. Installationsarbeten och intrimning av säkerhetssystem påbörjas 4:e kvartalet. Öppningar i sydligaste tunnelväggen anläggs för att kunna släppa in trafik till Norra länken till öppnandet. Vägvisning till detta måste påbörjas redan vid Karlberg/Ekelundsavfarten. Anslutande ramper från ny rampbro och Klarastrand byggs.

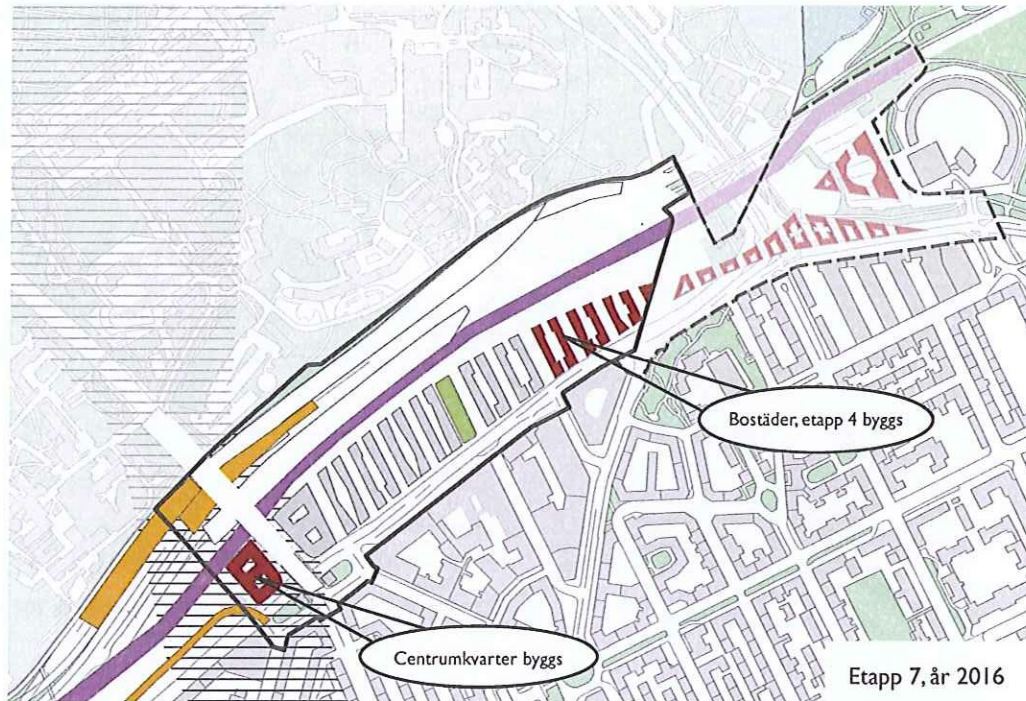
Bebyggelsen i etapp 3 och tornen vid Torsplan färdigställs. Hälsingeparken byggs.



Etapp 7, år 2016

Tunnel norrgående färdigställs 1:a kvartalet. Installationsarbeten och intrimning av säkerhetssystem färdigställs 3:e kvartalet. Norrgående tunnelrör tas i drift. Rivning av temporär bro och väg E4/E20 påbörjas.

Bebyggelsen i etapp 3 färdigställs och centrumkvarteret väster om Solnabron samt etapp 4 påbörjas.



Etapp 8, år 2017

Rivning av temporär bro och väg E4/E20 avslutas 1:a kvartalet. Spårtunnel samt ny spårbro över Norrtull påbörjas. S-ramp mot Solnabron och anslutning från rampbro mot Solna byggs. Anslutning från Solnabron mot E4/E20 södergående byggs.

Bebyggelsen i det första centrumkvarteret och etapp 4 färdigställs. Första etappen i life-sciencekvarteren påbörjas.

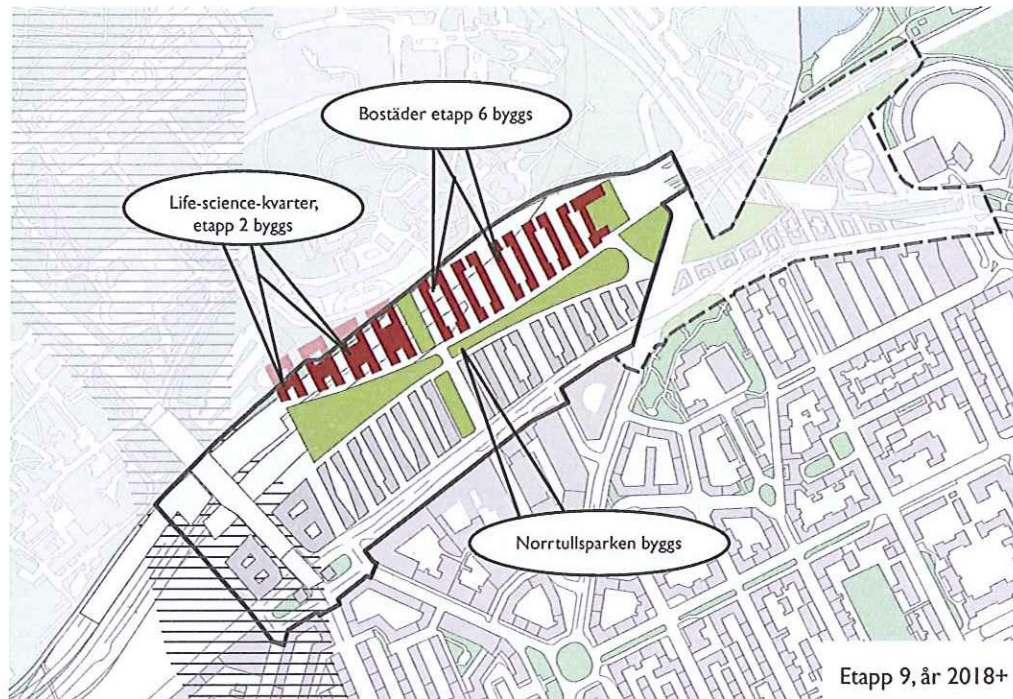


Etapp 9, år 2018

Spårtunnel samt ny spårbro över Norrtull färdigställs och temporära spår rivs.

Bebyggelsen i de första life-sciencekvarteren färdigställs och etapp 2 påbörjas. Bostäderna i etapp 6 påbörjas.

Norrtullsparken byggs ut.



Etapp 9, år 2018+

Buller

Byggnaden ska utformas så att avstegsfall A eller B uppnås.

Störningar under byggtiden och tillfälliga åtgärder

Stadens krav avseende byggbuller och materialhantering kommer att tillämpas för att minska störningarna under byggtiden. Avfallsrutiner kommer att utkrävas om hur t ex restfraktioner ska sorteras och vidarehanteras. Detta specificeras i bygghandlingarna.

För att ge förutsättningar för en god boendemiljö för de första kvarteren även under utbyggnadsperioden överdäckas den tillfälliga järnvägen till en höjd av 6,3 m. På det friområde som skapas kan ett allmänt parkstråk anläggas. Ut mot E4/E20 kan ett bullerskydd i form av mur/plank placeras. Utrymmet som nås från de södra kvarteren kan när järnvägen flyttas till det slutliga läget användas för parkering, tekniska utrymmen mm.

MEDVERKANDE

Aleksander Wolodarski är projektledare och ansvarig handläggare. Emelie Eriksson är biträdande projektledare. Planhandlingarna har utarbetats av WSP Stadsutveckling genom Anna Galli, Malin Lindqvist och Aino Virta.

Exploateringskontoret har medverkat genom Gunilla Wesström, Pierre Savard och Vello Parts.

Arne Fredlund
tf stadsbyggnadsdirektör

Aleksander Wolodarski
planarkitekt

