



Gunilla Wesström  
Stora projekt  
Telefon: 08-508 263 83  
gunilla.wesstrom@expl.stockholm.se

Till  
Exploateringsnämnden 2009-06-11

## **Detaljplan för fastigheten Vasastaden 1:16 mm (Norra Station) i stadsdelen Norrmalm S-Dp 2009-02013-54 Remiss plansamråd**

### **Förslag till beslut**

1. Exploateringsnämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och återropa exploateringskontorets tjänsteutlåtande.
2. Förklara paragrafen för omedelbart justerad.

Krister Schultz

Olle Cyrén

### **Sammanfattning**

Stadsbyggnadsnämnden har på remiss översänt förslag till detaljplan för fastigheten Vasastaden 1:16 mm (Norra Station) i stadsdelen Norrmalm för yttrande senast den 21 juni 2009

Planförslaget utgör den första av tre planerade detaljplaner för området inom Stockholm. Plansamråd pågår under maj-juni. Utställning av planförslaget beräknas kunna ske under oktober 2009 och antagande i kommunfullmäktige under våren 2010.

Detaljplaneförslaget omfattar ett område ca 75 m väster om Solnabron och fram till Norrtullsplatsen i öst-västlig riktning samt från Norra Stationsgatan till kommungränsen mot Solna i nord-sydlig riktning.



Planförslaget innehåller ca 2.500 bostäder och ca 200.000 m<sup>2</sup> lokaler. Den nya bebyggelsen anläggs som två kvartersbälten som ska förena innerstaden med Karolinskaområdet.

Bostadskvarteren utformas med långsidor om ca sju våningar mot gata och ca fem våningar mot gård. Kortsidorna utformas med i genomsnitt 12 våningar mot Norra Stationsgatan respektive mot Norrtullsparken. Mot Norrtull sjunker bebyggelsens höjd efter terrängen för att möta Hagaparken. Förslaget innebär en tät stadsstruktur med ett exploateringsstal om i genomsnitt 4,3. Nedersta våningen avsätts för kommersiella lokaler i alla kvarter. Plats för förskolor reserveras inom bostadskvarteren.

Kvarteren närmast Nya Karolinska Sjukhuset planeras för verksamhet inom bioteknik och Life Science.

Områdets stadsdelscentrum förläggs vid Torsplan där också den planerade tunnelbanan har stationsuppgångar. Med ett 100 meter högt tornpar markeras Solnavägens möte med stenstaden.

Hälsingeparken utgör ett nord-sydligt grönt stråk mellan Vasastaden och Nya Karolinska Sjukhuset. Norrtullsparken löper i öst-västlig riktning och inrymmer både plats för lek och rekreation.

Ca 900 lägenheter samt lokaler för kontor och handel om ca 70.000 kvm BTA har anvisats i en första utbyggnadsetapp österut längs Norra Stationsgatan med start vid Solnabron.

Vidare utredningar krävs för bl a utformning av garage liksom placering av in- och utfartsramper som kan komma att påverka både gatustruktur och plushöjder inom området. Skärningsåtgärder mot buller under genomförandetiden måste också studeras vidare. Det gäller främst den första etappens bostäder som exponeras av buller från väg E4/E20 i dess temporära läge. Konstruktionskrav på tunnlar samt eventuellt på ovanliggande bebyggelse med avseende på riskexponering från transporter med farligt gods måste utredas vidare i detalj.

Kontoret anser att planförslaget för de fyra kvarteren i norr mot sjukhuset för så kallad Life Scienceverksamhet ska tillåta en mer generell utformning av bebyggelsen så att förutsättningarna att bygga effektiva kommersiella lokaler inte begränsas. Det är även viktigt att kvartersstrukturen stämmer överens över kommungränsen.

En viktig förutsättning för planförslaget, liksom för området som helhet, är att tunnelbanan förlängs från Odenplan till Karolinska.

Tiden fram till dess att intunnlingen av E4/E20 och Värtabanan måste påbörjas är knapp. Det är viktigt att detaljplanearbetet fortskrider så att första detaljplanen kan antas av kommunfullmäktige första kvartalet 2010.

Kontoret delar i huvudsak inriktningen i förslaget till detaljplan. En förutsättning för stadsutveckling inom området är dock att samordning av tidplaner och investeringar sker mellan berörda aktörer. Det är av stor vikt att tidplanen för utbyggnaden inte förskjuts samt att den höga exploatering som föreslås inom Norra Stationsområdet bibehålls i det fortsatta arbetet.

### **Bakgrund / Remissen**

Fördjupad översiktsplan för området Karolinska- Norra Station antogs av kommunfullmäktige i september 2008. Stadsbyggnadsnämnden har nu översänt förslag till detaljplan för fastigheten Vasastaden 1:16 mm (Norra Station) för samråd.

Syftet med förslaget är att genom en överdäckning av motorväg och järnväg skapa en levande och attraktiv stadsdel som förenar Stockholm och Solna.

Stadsdelens innehåll utgör en blandning av bostäder, kontor, handel, life science, vård och kultur. Det nya universitetssjukhuset på Karolinska integreras i staden. En tät stadsstruktur skapas. Kvarteren adderas till en sammanhängande stad med påtaglig storstadskarakter och urban atmosfär. Genom området anläggs ett nytt parkstråk som utgör Vasastadens och Vetenskapsstadens nya länk mellan Hagaparken och Karlberg.

Totalt inom den nya stadsdelen planeras för ca 5.500 bostäder och ca 30.000 arbetsplatser.

Parallellt med detaljplanen upprättar Vägverket ett förslag till arbetsplan för överbyggnad av väg E4/E20 inom detaljplanen samt kapacitetsförstärkningar av väg E4/E20 från trafikplats Haga Södra till väster om Karlberg.

### Planhandling och tidplan

Planförslaget utgör den första av tre planerade detaljplaner för området inom Stockholm. Plankartan består av tre delar, där del tre redovisar tunnelanläggningar under bebyggelseområdet.

Planförslaget innebär förändringar som kan medföra betydande miljöpåverkan, varför en miljökonsekvensbeskrivning upprättas till planen.

Miljökonsekvensbeskrivningen utgör ett gemensamt dokument för detaljplan och arbetsplan. Samråd om miljökonsekvensbeskrivningen sker i samband med samrådet för detaljplan och arbetsplan.

Trafik-PM samt gestaltnings- och kvalitetsprogram har också upprättats.

Plansamråd pågår under maj-juni. Utställning av planförslaget beräknas kunna ske under oktober 2009 och antagande i kommunfullmäktige första kvartalet 2010.

### Förslaget



*Detaljplaneområde*

Detaljplaneförslaget omfattar ett område ca 75 m väster om Solnabron och fram till Norrtullsplatsen i öst-västlig riktning samt från Norra Stationsgatan till kommungränsen mot Solna i nord-sydlig riktning.

Planförslaget innehåller ca 2.500 bostäder och ca 200.000 m<sup>2</sup> lokaler.

Den nya bebyggelsen anläggs som två kvartersbälten som ska förena innerstaden med Solna och Karolinskaområdet.

Bostadskvarteren utformas med långsidor om ca sju våningar mot gata och ca fem våningar mot upphöjda och underbyggda gårdar. Kortsidorna utformas med i genomsnitt 12 våningar mot Norra Stationsgatan respektive mot Norrtullsparken. Gården hålls öppen mot söder och mot parken. Mot Norrtull sjunker bebyggelsens höjd efter terrängen för att möta Hagaparken. Förslaget innebär en tät stadsstruktur med ett exploateringsstal om i genomsnitt 4,3. Nedersta våningen avsätts för kommersiella lokaler i alla kvarter. Plats för förskolor reserveras inom bostadskvarteren.

Kvarteren närmast Nya Karolinska Sjukhuset planeras för verksamhet inom bioteknik och Life Science.

På ömse sidor om Solnabron planeras fyra kvarter för centrumfunktioner och kontor. I den första etappen ryms del av en galleria i bottenvåningen. Områdets stadsdelscentrum förläggs vid Torsplan där också den planerade tunnelbanan har stationsuppgångar. Med ett 100 meter högt tornpar markeras Solnavägens möte med den stenstaden.

Kollektivtrafiken förstärks med bland annat en ny tunnelbanestation och nya vägnät för gång- och cykeltrafik samt biltrafik.

Hälsingeparken utgör ett nord-sydligt grönt stråk mellan Vasastaden och Nya Karolinska Sjukhuset. Norra Stationsgatan byggs om och kompletteras då också med trädplanteringar. Norrtullsparken löper i öst-västlig riktning och inrymmer både plats för lek och rekreation.

En gång- och cykelbro anläggs parallellt med järnvägsbron över Norrtullsplatsen för förbindelse österut.

För att utjämna skillnaderna i höjd anläggs de nya gatorna från Norra stationsområdet med lutning upp mot Karolinska sjukhusområdet så att dagens dalsänka med E4/E20 byggs bort. Utrymmet under utnyttjas för parkering, förråd, och teknikutrymmen för bl a sopsug. För bostadskvarteren gäller att parkering anordnas inom fastigheten. Intunnlingen av väg E4/E20 och Värtabanan löper under norra delen av planområdet. Laster från bebyggelse ovan tunnarna tas ned i tunnelväggar. Med hänsyn till tunnelkonstruktionerna anges ett antal skyddsbetäckelser. Utrymningsvägar från tunnarna tillgodoses i kvarter norr om parken. Avluftningstorn för vägtunnlarna planeras i områdets nordöstra del.



Ca 900 lägenheter samt lokaler för kontor och handel om ca 70.000 kvm BTA har anvisats i en första utbyggnadsetapp österut längs Norra Stationsgatan med start vid Solnabron.

Förslaget till detaljplan Norra Station finns i sin helhet att läsa på [www.stockholm.se/sbk](http://www.stockholm.se/sbk)

#### Tidigare beslut

Hittills fattade beslut om Norra Stationsområdet:

GFN 2001-06-12	Inriktningsbeslut för utbyggnad av Norra Stationsområdet
SBN 2001-11	Godkännande av startpromemoria för detaljplaneläggning.
GFN 2003-10-21	Beslut om lägesbeskrivning av planeringen.
GFN 2004-12-16	Beslut om att förvärva Jernhusen Norra Station AB av Jernhusen AB.
KF 2005-03-07	Beslut om att förvärva Jernhusen Norra Station AB av Jernhusen AB.
SBN 2005-01-20	Beslut om programsamråd.
MN 2005-04-12	Remiss av programförslag behandlas i MN.
SBN 2005-10-27	Redovisning av programsamråd i SBN.
EN 2007-04-19	Inriktningsbeslut för projekt Norra Station samt förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17.
KF 2007-06-11	Projekt Norra Station. Inriktningsbeslut samt förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17.
2007-06-14	Fördjupning av två översiktsplaner Karolinska – Norra Station, samrådssvar
EN 2007-08-23	Markanvisning för bostadsändamål inom fastigheten Vasastaden 1:17 (Norra Station).
EN 2007-11-15	Förstudie Väg E4/E20, Norra Stationsområdet Väg E4/E20 Norra länkens anslutning till Essingeleden Remissvar
EN 2008-02-14	Markanvisning för kommersiellt ändamål inom fastigheten Vasastaden 1:16 (Norra Station)
EN 2008-04-24	Fördjupning av två översiktsplaner Karolinska – Norra Station (inlägg efter utställning)
KF 2008-09-29	Fördjupning av två översiktsplaner Karolinska - Norra Station
EN 2008-10-29	Bildande av ett gemensamt bolag för projektsamordning avseende Norra Station och Karolinska området
EN 2008-12-11	Reviderat inriktningsbeslut för projekt Norra Station



KF 2009-03-31

Reviderat inriktningsbeslut för projekt Norra Station

Vid nästa beslutstillfälle för exploateringsnämnden ska beslut fattas om genomförande av projektet. Det bedöms kunna ske vid årsskiftet i samband med att första detaljplanen godkänns av stadsbyggnadsnämnden.

### **Analys och konsekvenser / Exploateringskontorets synpunkter**

I fördjupad översiktsplan för Karolinska-Norra Station, som antogs av kommunfullmäktige i september 2008, redovisas en stadsutveckling i överensstämmelse med stadens översiktsplan. Föreliggande förslag till detaljplan följer riktlinjerna och intentionerna i den fördjupade översiktsplanen.

#### **Trafik och gata**

Avfartsrampen från Essingeleden samt avfartsrampen från Klarastrandsleden mot Solnabron är planerade att sammanvävas i en ramp. Denna ramp har i planförslaget utformats som en S-kurvan. S-kurverampens relativt låga standard har lett till att andra alternativa ramplösningar har studerats parallellt. Projektet som helhet har att ta hänsyn till många olika värden varför val av ramplösning måste göras utifrån en bedömning av hur omgivande kvartersstruktur och exploateringsmöjligheter påverkas liksom hur gatustrukturen, framförallt med avseende på utformning och funktion av Karolinska plan, påverkas.

Vid Torsplan behöver Norra Stationsgatan vara bredare än vad som redovisas i planförslaget. Detta påverkar sannolikt placeringen av tornen.

Utmed Norra Stationsgatans norra sida mellan korsningen Norra Stationsgatan/Gävlegatan och 80 meter österut kan ingen angöring tillåtas med den föreslagna utformningen av Norra Stationsgatan. Vidare studier krävs inför utställningen.

Lokalgatornas bredd är 14 meter vilket är smalt men bör kunna fungera om belysningsstolpar, stuprör med mera ej förekommer på dessa gator.

Solnavägen: Avståndet mellan korsningarna Solnavägen/Sjukhusets entrégata och gatan söder om Karolinska plan behöver sannolikt utvidgas. En utredning som nyligen gjorts visar att kapaciteten på Solnavägen minskar med cirka 5-10 % med den nu föreslagna utformningen. Jämfört med FÖP-förslaget är gatan 8 meter kortare.



Samtliga gator i nord-sydlig sträckning från Gävlegatan till Hälsingegatan överskrider tillgänglighetskravet om max 5 % lutning. Tillgänglighet måste studeras vidare.

Gatan längst västerut i planområdet, Norrbackagatan, måste studeras vidare för att klargöra hur gatan höjdmässigt fungerar med avfartsrampen från Essingeleden och Klarastrandsleden. I nuvarande förslag fungerar den inte för biltrafik norr om Parkgatan.

På båda sidor längsmed Norrtullsparkens är enkelriktade gator planerade. Det kan finnas partier där dessa gator kan behöva dubbelriktas. För att detta ska kunna ske utan att angöringsplatser försvinner behöver gatan/gatorna bli bredare vid dessa partier.

Arbete pågår för att säkerställa att gatustrukturen över kommungränsen fungerar i både Stockholm och Solna. Justeringar i gatustrukturen kan komma att behöva göras.

### **Landskap**

I och med att friytorna inom området är begränsade är det viktigt att arbeta aktivt med komplement till Norrtullsparken i form av välplanerade gårdar. Det är också viktigt att skapa bra kopplingar till Hagaparken så att den blir lättillgänglig för de boende i området.

### **Garage**

Huvudinriktningen i förslaget är att bostadskvarteren löser sin parkering inom kvartersmark. Studier pågår för att säkerställa att kvarteren ovan intunningen, dvs norr om Norrtullsparken, också kan tillförsäkras parkeringsmöjligheter enligt parkeringsnormen. Det kan innebära att gemensamma garage tillskapas på ytor under mark utanför kvartersmark. Utformning av garage liksom placering av in- och utfartsramp kan komma att påverka både gatustruktur och plushöjder inom området.

### **Tunnelbana**

Detaljplaneförslaget bygger på att tunnelbanan förlängs från Odenplan till Karolinska. Ett nytt universitetssjukhus och ett stort antal tillkommande boende och arbetande gör att behovet av spårbunden kollektivtrafik stärks.

Tunnelbaneuppgångarnas placering och vilka miljöer/trafikmiljöer som skapas runt dessa är mycket viktigt.



Om beslut om förlängning av tunnelbanan dröjer eller uteblir måste busstrafiken till stadsdelen utökas avsevärt, vilket skulle medföra behov av ökat utrymme i gatunätet samt för bussterminaler utöver vad som nu redovisas i planförslaget framför nya sjukhuset inom Solna kommun. Utan tunnelbana måste hela gatunätet i förslaget omvärderas.

### **Värtabanan**

Planförslaget bygger på att Värtabanan med godstrafik till och från Värtahamnen/Frihamnen däckas över. Överdäckningen dimensioneras för godstrafik. Så länge Värtabanan trafikeras med godstrafik och järnvägsfärjor är utgångspunkten för Banverkets planering av Norra Station att tre spår behövs när området står färdigt.

En eventuell framtida konvertering av Värtabanan för persontrafik innebär ett annat säkerhetskoncept för tunneln än vid godstrafik. Konsekvenser för utrymningsvägar och utrymmen generellt i järnvägstunneln måste då studeras vidare.

### **Miljö**

#### Grundvatten och grundvattenpåverkan

Fortsatta utredningar får visa om det kommer att uppstå någon vattenverksamhet i form av grundvattenbortledning vid byggande och drift av dels intunnlingen av trafikanläggningen och dels vid byggande och genomförande av planerad bebyggelse längs Norra Stationsgatan. En eventuell tillståndsprovning av vattenverksamhet enligt miljöbalken innebär att ytterligare en provningsprocess tillkommer som behöver hanteras i genomförandeprocessen.

#### Samlad miljövägledning för genomförande av Norra Stationsområdet

Kontoret kommer före sommaren att tillsammans med övriga involverade parter påbörja ett arbete med en samlad miljövägledning för genomförandet av byggnadsplanerna i Norra Stationsområdet.

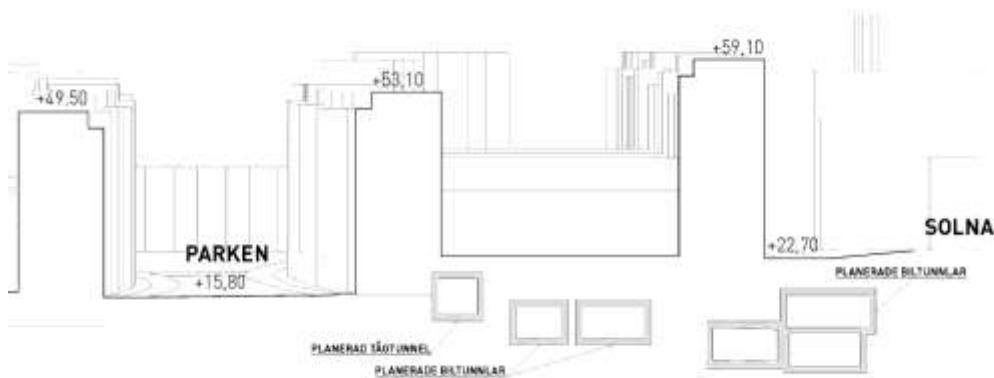
#### Buller

Buller under genomförandetiden måste studeras vidare. Höga bullernivåer uppstår från den temporärt förlagda E4/E20. Skärningsåtgärder mot den första etappens bostäder, utreds vidare.

Vidare bör bullerstudier för den nya kvartersbebyggelsen längs Norra Stationsgatan göras avseende slutlig utformningen för att klargöra eventuell påverkan på byggnadsutformning och lägenhetslösningar.

### Riskanalys

Den fråga som sannolikt kräver mest uppmärksamhet under det fortsatta arbetet är överdäckningens konstruktion med hänsyn till risk samt kapacitet på E4/E20 genom området.



*Principsektion som visar väg- och järnvägstunnlar under kvartersbebyggelse*

Transporter med farligt gods på E4/E20 och Värtabanan innebär att tunnelkonstruktionerna ska dimensioneras för att förhindra fortskridande ras vid eventuell explosion. Konstruktionskrav för tunnlar samt eventuellt för ovanliggande bebyggelse måste utredas vidare.

### **Kvartersstruktur**

I fyra av de norra kvarteren i planförslaget, mitt emot det nya sjukhuset, planeras markanvändningen för verksamhet inom Life Science. En vision för den kommunöverskridande stadsdelen är att området ska utgöra världens främsta område för bioteknik, biomedicin och Life Science. Kommungränsen går mitt i kvarteren. Kontoret anser att planförslaget för de fyra kvarteren ska tillåta en mer generell utformning av bebyggelsen så att förutsättningarna att bygga effektiva kommersiella lokaler inte begränsas. Det är även viktigt att kvartersstrukturen stämmer överens över kommungränsen.

En generell planbestämmelse för samtliga bostadskvarter anger att butiker och /eller publika lokaler ska finnas i bottenvåning. Denna bestämmelse bör lättas upp. Vidare utredningar behöver göras kring handel och nyttjande av bottenvåningar för handel för att klargöra vilka lägen som ekonomiskt kan antas klara en kommersiell verksamhet.

Grundläggning och undermarksarbeten för de två hotelltornen behöver studeras vidare och samordnas med övriga utbyggnader under Torsplan och Norra Stationsgatan så att ett genomförande inte onödigtvis försvåras eller omöjliggörs.

### **Tidplan**

Utbyggnaden av Norra Stationsområden kan börja under 2010 med en första etapp vilken kan byggas parallellt med intunnlingen av E4/E20. Intunnlingen utförs med tre tunnlar för väg E4 /E20 varav två tunnelrör omfattar södergående trafik och ett tunnelrör tar hand om norrgående trafik. Tunnelarna avseende vägområdets södergående trafik måste vara färdigställda innan Norra länken öppnas för trafik, preliminärt 2015. Den extra trafik som Norra länken medför kommer annars att medföra att byggnadsarbetena för tunnelarna blir onödigt komplicerade och kostsamma. Norrgående tunnelrör färdigställs 2016. Denna tidplan förutsätter att intunnlingsarbetena kan påbörjas senast vid årsskiftet 2010/2011. Den tidsmässigt efterföljande järnvägstunneln beräknas ta ca två år att genomföra och kan påbörjas omkring 2016.

Arbeten med flytt av Värtabanan till temporärt läge behöver påbörjas redan under hösten 2009. Ett ärende om genomförandeavtal med Banverket avses redovisas i exploateringsnämnden den 11 juni 2009. Även arbeten med förberedelse för den temporära förläggningen av E4/E20 behöver starta under 2009. Framtagande av förfrågningshandlingar för temporär väg måste vara klara under hösten 2009. Upphandling bör vara klar 1 mars 2010.

Exploateringskontoret kan konstatera att tiden fram till dess att intunnlingen måste påbörjas är knapp. Det är därför av största vikt att Vägverkets arbete med arbetsplan för intunnlingen har högsta prioritet och kan ske skyndsamt. Det är också viktigt att detaljplanarbetet fortskrider så att första detaljplanen kan antas under 2009. Kontoret konstaterar att det kan bli svårt att samordna arbetena med stadens detaljplan, Solna stads detaljplan och Vägverkets arbetsplan tidsmässigt. Det är viktigt att staden gentemot Vägverket betonar vikten av en snabb planeringsprocess på Vägverket så att genomförandet inte försenas. En viktig förutsättning för den första etappen är också att Norra Stationsgatan kan byggas om tidigt, redan under våren 2010.

### **Ekonomi**

Exploateringskontoret har i sitt reviderade inriktningsbeslut för Norra Stationsområdet /ExpIN 2008-12-11) redovisat de ekonomiska förutsättningarna för stadsutveckling vid Norra Stationsområdet. Kontoret kan konstatera att stadsutvecklingen innebär betydande investeringar i infrastruktur tidigt i processen medan intäkterna kommer under hand som området bebyggs. En



förskjutning av tidplanen för projektet innebär merkostnader för projektet som helhet eftersom framför allt intäkterna kommer senare än beräknat. Kontoret vill därför betona vikten av att tidplanen hålls samt att den höga exploateringen, som är en annan viktig förutsättning för projektets ekonomi, bibehålls. Kontoret vill framföra vikten av att förhandlingar inleds med parterna i området kring samordnad planering och finansiering av större investeringar för att förbättra projektets ekonomiska förutsättningar och få en fungerande utbyggnad.

Översiktsplanens övergripande strategi ”att bygga staden inåt på redan exploaterad mark” innebär att exploateringskostnaderna blir högre eftersom stadsomvandlingen är mer komplicerad. Utbyggnaden av Norra Station medför stora kostnader i tidigt skede för bl a markförvärv, evakueringar av befintliga verksamheter samt överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan. Exploateringstalet är mycket högt och all mark kommer att säljas vilket innebär att möjligheterna att förbättra det ekonomiska resultatet är små om inte kostnaderna för överdäckningen kan delas med andra berörda markägare.

Kontoret bedömer, trots det ekonomiska resultatet, att en utbyggnad av området med överdäckning är det för platsen bästa alternativet. En utbyggnad utan överdäckning förmår inte att knyta samman Karolinska och innerstaden och lämnar ett öppet sår i stadslandskapet. En överdäckning krävs för att förverkliga visionen för området.

### **Exploateringskontorets förslag / Remissmaterialet**

Kontoret delar i huvudsak inriktningen i förslaget till detaljplan. En förutsättning för stadsutveckling inom området är dock att samordning av tidplaner och investeringar sker mellan berörda aktörer. Det är av stor vikt att tidplanen för utbyggnaden inte förskjuts samt att den höga exploatering som föreslås inom Norra Stationsområdet bibehålls i det fortsatta arbetet. Kontoret förslår att exploateringsnämnden beslutar att överlämna och åberopa exploateringskontorets tjänsteutlåtande.

**Slut**