



## PLANBESKRIVNING

Detaljplan för vägtunnlar vid trafikplats Norrtull, och bro över Uppsalavägen inom stadsdelen Haga i Solna, upprättad i juni 1993.

---

### HANDLINGAR

Till förslaget hör plankarta med bestämmelser, samrådsredogörelse, genomförandebeskrivning, del av gällande plankarta samt denna beskrivning.

### PLANENS SYFTE

Att möjliggöra vägtrafiktunnlar mellan Uppsalavägen och Norra Länkens nuvarande del och dess fortsättning i riktning österut mot Värtan.

Att möjliggöra bro för godsjärnväg samt gång- och cykeltrafik över Uppsalavägen.

Detaljplanens begränsade innehåll sammanhänger med behovet av detaljplan som grund för projektering och utbyggnad av infrastruktur i enlighet med Dennisöverenskommelsens tidplan. Flera ännu olösta frågor inom området kommer att ingå i påföljande planläggning.

### PLANDATA

#### Läge

Planen består huvudsakligen av underjordiska delar för tunnlar med anslutande delar i ytläge till Uppsalavägens och Norra Länkens körbanor. Vidare omfattar planområdet utrymme för bro i ett läge över Uppsalavägens marknivå. I marknivån införs inga nya bestämmelser med undantag för anslutningarna till körbanorna och bronns östra landfästen och landfäste till provisorisk gångbro mot Karolinska sjukhuset.

Planområdet gränsar till Stockholms stad. Detaljplan med anslutande tunnlar och brodel över Uppsalavägen har upprättats. De båda städernas detaljplaner ställs samtidigt ut för granskning.

## Markägoförhållanden

Nedanstående fastigheter ingår helt eller delvis i planområdet.

<u>Fastighet</u>	<u>Plats</u>	<u>Ägare</u>
Haga 2:3	Uppsalavägen/Annerov	Domänverket
Haga 2:5	Järnvägsbank	Vägverket
Haga 2:7	Stallmästaregården	Fast AB Stallmästaregården
Haga 3:6	Uppsalavägen	Solna kommun
Haga 4:15	Tullhusparken	Domänverket
Haga 4:16	Tullhusparken	Vägverket
Haga 4:17	Karolinska Sjukhuset	Stockholms läns landsting
Haga 4:18	Karolinska Sjukhuset	Stockholms läns landsting

Planen gränsar till Stockholms kommun. I Stockholm medför planen konsekvenser för mark som ägs av kommunen och Statens Järnvägar.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### Översiktsplan

Översiktsplan -90 för Solna antogs av kommunfullmäktige i nov 1991. Uppsalavägen redovisas som befintlig väg av riksintresse.

### Program för planering

Enligt programmet för planering av området Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården som antogs av kommunfullmäktige i jan 1993 gäller bl a följande:

- Brunnsvikens kulturmiljö skall bevaras. Den kan restaureras och utvecklas i enlighet med antikvariska principer.
- Naturmiljö och parkstråk skall förstärkas bl a vid Södra Brunnsviken där Uppsalavägen går nära vattnet.
- Tillgängligheten skall förbättras. Entréer skall förtydligas och utvecklas. Privatisering skall undvikas särskilt i strandzonen.
- Möjligheterna att bygga är starkt begränsade. En byggnad på "ABA-tomten" bör användas för publikt ändamål och kan ingå i en entréanläggning till Hagaparken. Riven flygelbyggnad på Stallmästaregården bör återuppbyggas. Ytterligare tillbyggnad är ej önskvärd av hänsyn till byggnadsminnet. En välordnad strandpromenad bör ordnas.
- Trafikleder och järnvägsspår skall i möjligaste mån anpassas till parkmiljön. Samordnade studier av vägtrafikanläggningarna, järnvägsbron och tullhusen krävs för en stadsbildsmässig förbättring av infarten till Stockholm genom Solna.

Det utställda planförslaget som omfattar vägtunnlar och bro över Uppsalavägen strider inte mot programmet. Avsikten är att programmet skall vara vägledande för en detaljplan för området som reglerar bebyggelse, gator, vägar, parkytor och strandområde. En detaljplan för området med detta innehåll bör upprättas i omedelbar anslutning till det föreliggande planförslaget och samordnas med en detaljplan för anslutande område i Stockholms stad.

Programmet skall behandlas av Länsstyrelsen, Regeringen och Riksdagen vilket torde kunna ske innan kommunernas detaljplaner antas.

## **Strandskydd**

Enligt Länsstyrelsens beslut okt 1977 jämlikt 15 § NVL gäller strandskydd inom 100 m från Brunnsvikens strand.

## **Dennisöverenskommelsen**

Överenskommelsen som slöts i september 1992 mellan Moderata samlingspartiet, Folkpartiet och Socialdemokratiska Arbetarpartiet gäller infrastrukturens utbyggnad i Stockholmsregionen. För planområdet vid Norrtull innebär överenskommelsen att trafikplats Norrtull byggs ut med anslutningar från Norra Länken och Uppsalavägen till trafikunnel österut. Trafikplatsen och tunneln utgör en del av Norra trafikbandet.

## **Översiktsplan för Norra trafikbandet**

Stockholms stadsbyggnadskontor har utarbetat förslag till fördjupad översiktsplan för Norra Trafikbandet. Samråd har skett och Solna kommun har yttrat sig i ärendet den 5 maj 1993.

## **Detaljplaner**

Inom planområdet berörs två fastställda detaljplaner: Detaljplan för Uppsalavägen med Haga Södra trafikplats, fastställd 19 dec 1963 samt detaljplan för Uppsalavägen vid Norrtull, fastställd 30 juni 1967. Dessutom berörs detaljplan för Norra Länken del II med tunnlar under Karolinska sjukhuset. Denna plan är antagen av Solna KF 21 dec 1988 men är överklagad och har ej vunnit laga kraft. Det nu upprättade och utställda planförslaget innebär att den överklagade detaljplanen ersätts till alla delar.

## **Detaljplan för område vid Norrtull i Stockholm**

Stockholms stadsbyggnadskontor har utarbetat ett flertal olika alternativ med förslag till detaljplan med hotell samt kontorshus och trafik- och parkanläggningar vid Norrtull. Efter samråd har Stockholms stadsbyggnadsnämnd den 27 maj 1993 beslutat att ställa ut detaljplanen omfattande endast tunnlar och järnväg. Beslutet innebär dessutom att planarbetet skall fortsätta för bebyggelse på Bensinstationstomten inklusive kontor väster om Norrtull liksom omgivande gator och platsbildningar.

## **FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR**

### **Vägtrafik och tunnlar**

Uppsalavägen trafikeras f n av 70.000 fordon per dygn i snittet under järnvägsbron intill Stallmästaregården. Vid Haga Tingshus passerar sammanlagt 90.000 fordon. Trafiken och trafikanläggningarna har sedan 1960-talet brett ut sig och successivt försämrat landskapsbilden och miljön. De senaste åtgärderna med Norra Länkens och Eugeniattunnelns utbyggnad har trots en minskning av trafikbelastningen vid Norrtulls trafikplats medfört försämringar för Haga-Brunnsvikens parkmiljö.

De stora trafikmängderna medför även stora miljö- och trafikmässiga olägenheter på andra delar av det regionala vägnätet och på Stockholms gatunät, i första hand vid Norrtulls trafikplats, på Sveavägen och Cedersdalsgatan och vid Roslagstull.

De trafikmässiga åtgärderna har både regionala och lokala aspekter. Trafiken från Uppsalavägen och Norra Länken österut leds ned i tunnlar. Tunnelarna är ett led i utbyggnaden av det sk Norra trafikbandet som passerar Roslagstulls trafikplats mot Värtan.

Tunnlarna har redovisats med betäckelser om körbanornas nivå. Angivna plushöjder har inte tagit hänsyn till skillnader mellan körbanornas sidor beroende på skevning. Även andra avvikelser kan förekomma. Ett syfte med angivandet av höjder är att möjliggöra en bedömning av effekterna av intrång i Karolinska sjukhusets område. Vägverket har uppgivit att den geometriska utformningen av tunnelramperna mellan Uppsalavägen och Norra Länken kan komma att justeras. Detta kan medföra mindre avvikelser från detaljplanen.

I planen illustreras tunnlar från Uppsalavägen och Norra Länken i ett läge under Bellevueparken, men planen möjliggör även ett tunnelläge under Sveavägen-Cedersdalsgatan. Uppsalavägens tunnelmynningar samlas till den befintliga Eugeniatunnelns mynning strax invid Södra tingshuset. Därigenom undviks att sådana anläggningar splittrar parklandskapet i övrigt. Detaljutformningen av det stora paketet av tunnelmynningar på denna plats blir särdeles betydelsefull för landskapet.

Marken i tunnlar är allmän plats. Marken ovan i ytläge är icke planlagd vilket gäller för Karolinska Sjukhusets mark eller mark där gällande planbestämmelser upphävs.

För ytvägnätet innebär tunnlar en betydande avlastning. I snittet under järnvägsbron beräknas dock trafikflödet år 2000 uppgå till 40.000 fordon per dygn. Då har hänsyn tagits till effekterna av samtliga av Dennispaketets föreslagna åtgärder, dvs bl a utbyggnad av hela Ringen, Västerleden och införandet av bilavgifter. Om inga av Dennispaketets åtgärder vidtas har siffran för trafikflödet under järnvägsbron beräknats till 75.000 fordon per dygn.

Genom tunnelutbyggnaden skapas förutsättningar för betydande förbättringar av miljön vid Norrtull och Brunnsvikens södra del.

## **Järnvägs- och gångbro över Uppsalavägen**

För närvarande trafikeras ett spår med godståg till Värtan och Frihamnen. Över Uppsalavägen finns två broar med tre plus två spår som tidigare använts för rangering av godståg på Norra Station.

Befintliga broar måste rivas för att vägtrafiktunnlar skall kunna byggas. En ny bro med ett spår för godstrafik möjliggörs av planen. Spåret ansluter till befintligt spår inom Norra Stationsområdet. Järnvägsbron kombineras med en gång- och cykelbro på den norra sidan. Bron har ett ur stadsbildssynpunkt mycket betydelsefullt läge. Utformningen av bron studeras genom tre parallella arkitektuppdrag.

## **Gång- och cykelvägar**

Nuvarande gång- och cykelvägar i området har stora brister vilket har inverkat negativt både på de lokala förbindelserna och de regionala nord-sydliga och öst-västliga regionala förbindelserna. Kontakten mellan Vasastan och Hagaparken är besvärlig och mycket störd av trafiken. Förbindelserna västerifrån från Karolinska Sjukhuset under Uppsalavägens viadukter är otrivsamma. De är delvis av provisorisk karaktär med låg standard. Strandpromenaden från Bellevueparken över Stallmästaregården och förbi tennisbanorna till Haga är oordnad och bitvis trång.

Planen behandlar bara den öst-västliga gång- och cykelförbindelsen över Uppsalavägen med en anslutande gc-bro över Norra Länken till Karolinska sjukhuset. Denna förbindelse kommer att utgöra en länk i ett regionalt stråk för gång- och cykeltrafik som leder från Huvudsta och Karlberg i väster till Brunnsviken och Roslagstull i öster. Den gångbro som slås från befintlig gångväg på Karolinska sjukhusets område över Norra Länken kan i framtiden ersättas i samband med en utbyggnad av Norra stationsområdet med eventuell överdäckning av trafikleden.

## Buller

Störningarna från Uppsalavägen på parkområdet är kraftiga och närmast Uppsalavägen uppgår den ekvivalenta ljudnivån till 71-75 dBA. En minskning av trafiken - inte minst den tunga trafiken i ytläge medför minskat buller. Önskvärt är att reducera bullret till 55 dBA men för Brunnsvikensområdet är förutsättningarna besvärliga och den målsättningen kan knappast uppnås. En miljökonsekvensbeskrivning skall tas fram av Vägverket i samband med arbetsplan för tunnelarna. Det fortsatta detaljplanarbetet som omfattar utformningen av ytvägnätet kommer att innehålla åtgärder mot buller och beskrivning av miljökonsekvenser.

## Luftföroreningar

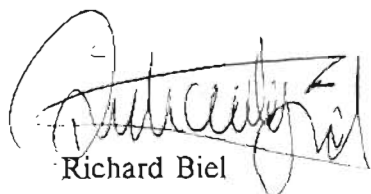
Trots den ökade trafikmängden minskar totalt sett avgaskoncentrationen vid Norrtull, vilket beror på att delar av trafiken leds i tunnel och att fordonsparkens avgasrening förbättras alltmer framöver. Tunnelarna ventileras genom ett ventilationstorn på Stockholms sida av kommungränsen. Tornet får en höjd på ca +65 meter. Haltbidraget från ventilationstornet är mycket litet jämfört med de marknära källorna. Tornets ringa haltbidrag sammanhänger med plymlyftseffekter. Luftkvaliteten skall redovisas i miljökonsekvensbeskrivning till vägverkets arbetsplan.

## Grundvatten

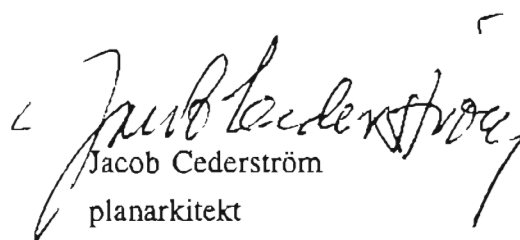
Planen innehåller en bestämmelse om lägsta nivå över nollplanet för grundvattnedrainerande ingrepp. Nivån får underskridas för bergtunnlar och om utredning visar att skadlig grundvattensänkning ej sker eller detta uppfylls med byggnadsteknik. Grundvattenfrågorna skall redovisas av vägverket i miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan.

## Dagvatten

Dagvatten från trafiklederna leds för närvarande till utsläpp i Brunnsviken. Delvis samlas vatten dessförinnan upp och sedimenteras i nyligen anlagt dagvattenmagasin invid Norra Länken under Karolinska Sjukhusets mark. Den samlade mängden dag- och dränvattenutsläpp medför trots detta föroreningar i Brunnsvikens vatten. Depositionsvärdena för NO<sub>x</sub> och SO<sub>2</sub> överskrids idag. För att förbättra vattenkvaliteten är det av vikt att så lite föroreningar som möjligt tillförs Brunnsviken. Å andra sidan är det för att undvika stillastående vatten angeläget att tillföra nytt vatten. De preliminära slutsatserna av hittills utförd förberedande miljökonsekvensbeskrivning blir att dag- och spolvatten bör behandlas med sedimentation samt att vattnet får passera oljeavskiljare innan det förs ut i recipienten. Dessutom kan behöva krävas ett tredje steg med fällning, filtrering eller annan reningsmetod. Åtgärder och effekter skall redovisas av vägverket i miljökonsekvensbeskrivning till arbetsplan.



Richard Biel  
tf stadsarkitekt



Jacob Cederström  
planarkitekt



## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Detaljplan för vägtunnlar vid trafikplats Norrtull, och bro över Uppsalavägen inom stadsdelen Haga i Solna, upprättad i juni 1993

---

Genomförandebeskrivningen beskriver de ekonomiska, tekniska och administrativa konsekvenserna som detaljplanen medför samt de åtgärder som måste vidtas för att den föreslagna bebyggelsen och andra förändringar i området skall komma till stånd.

### ORGANISATORISKA FRÅGOR

#### Detaljplanens syfte

**Att** möjliggöra vägtrafiktunnlar mellan Uppsalavägen och Norra Länkens nuvarande del och dess fortsättning i riktning österut mot Värtan.

**Att** möjliggöra bro för godsjärnväg samt gång- och cykeltrafik över Uppsalavägen.

Detaljplanens begränsade innehåll sammanhänger med behovet av detaljplan som grund för projektering och utbyggnad av infrastruktur i enlighet med Dennisöverenskommelsens tidplan. Flera ännu olösta frågor inom området kommer att ingå i påföljande planläggning.

#### Huvudmannaskap, ansvarsfördelning

Väghållaransvaret för Uppsalavägen med huvudgator och lokalgator, tunnlar och ramper för Norra Länken samt gång- och cykelvägar skall fastläggas i avtal mellan Vägverket, Solna kommun och Stockholms kommun. Ansvar för framtida drift och underhåll av ovan nämnda anläggningar skall regleras i samma avtal.

Vägverket ansvarar för framtagande av arbetsplan och därtill hörande miljökonsekvensbeskrivning.

#### Genomförandetid

Detaljplanen skall ha en genomförandetid på 10 år räknat från den dag planen vunnit laga kraft.

## Tidplan

Enligt preliminär tidplan beräknas utställning av detaljplaneförslaget ske under sommaren 1993. Kommunfullmäktige beräknas anta förslaget senast oktober 1993.

Vägverket beräknas upprätta en arbetsplan för planområdet under hösten 1993.

Byggstart beräknas ske under första kvartalet 1994. Anläggningsarbetena beräknas vara slutförda december 1996.

## Markägoförhållanden

De fastigheter som är belägna inom planområdet är Haga 2:3-5, 2:7, 3:6 samt 4:15-18.

Fastigheterna Haga 2:3 och 4:15 ägs av staten genom Domänverket, Haga 2:4 ägs av Aerotransport AB, Haga 2:5 och 4:16 ägs av staten genom Vägverket, Haga 2:7 ägs av Fastighets AB Stallmästaregården, Haga 3:6 ägs av Solna kommun och Haga 4:17 och 4:18 ägs av Stockholms läns landsting.

## FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

De delar av fastigheter som berörs av allmän plats för vilken kommunen är huvudman skall antingen överföras genom fastighetsreglering till kommunägd fastighet (huvudgator m m) eller upplåtas med servitut (tunnlar).

Tillgängligheten för järnvägs- och gångbro (z<sub>1</sub>-område), gång- och cykeltrafik (GC-område) samt ventilationstekniska anläggningar (vent-område) skall säkerställas med servitut.

## EKONOMISKA FRÅGOR

### Avtal

Mellan Vägverket och Solna kommun skall träffas avtal för att reglera väghållaransvar och utbyggnad av Uppsalavägen, ersättningar, skötsel och underhåll, miljöåtgärder, bullerskydd, marklösen, etablering av arbetsplats m m.

Enligt den sk Dennisöverenskommelsen förutsätts att mark i kommunal ägo upplåtas vederlagsfritt för trafikanläggning som omfattas av överenskommelsen.

  
Christer Leuf  
Exploateringschef